Nr 1 (67)

ZA KIEROWNICĄ

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

ROK PIĄTY Warszawa, dnia 1 - 15 stycznia 1952 r.

DO NOWYCH SUKCESÓW W 1952 ROKU

Minął rok 1951, który przyniósł naszemu narodowi wspaniałe zwycięstwa w zakresie budowy podstaw socjalizmu w Polsce, wzbogacił nasz kraj nowymi kopalniami, fabrykami i hutami, domami kultury, osiedlami mieszkaniowymi i szkołami. W nowy 1952 rok wstępujemy z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku. Z uczuciem głębokiego podziwu witamy również twórcze czyny narodów Wielkiego Związku Radzieckiego, które pod wodzą WKP(b) i budowniczego nowego świata Józefa STALINA, odniosły ogromne sukcesy ekonomiczne i kulturalne. Z radością witamy osiągnięcia wszystkich krajów demokracji ludowych, Nowych Chin Ludowych i Niemieckiej Republiki Demokratycznej na froncie pokojowego budownictwa i polepszenia warunków materialnych mas pracujących — na froncie walki o pokój i postęp.

Ale nie wszędzie na świecie miniony okres pozwoli na podsumowanie uzyskanych sukcesów. W krajach kapitalistycznych bowiem rok 1951 był rokiem dalszego wzrostu bezrobocia i wzmożonej akcji podżegania do nowej wojny. Był okresem bogacenia się jedynie rekinów finansowych z Wall Street i City, kosztem jeszcze większego niż dotychczas wyzysku ludzi pracy. Krew przelana na frontach Korei i Vietnamu nie zaspokoiła bowiem apetytów Trumana i jego pomocników; toteż dziś pragną oni bardziej niż kiedykolwiek przed tym rozpętać nową wojnę światową, wciągając do niej wszystkie narody świata.

Ohydnym podżegaczom do nowej wojny przeciwstawia się jednak cała pracująca, postępowa ludzkość i unicestwi ich zbrodnicze plany. Nieustannie rosną siły światowego obozu pokoju, któremu przewodzi niezwyciężony Związek Radziecki. Jeszcze silniej skupiają się klasa robotnicza i postępowe elementy w krajach kapitalistycznych wokół swych partii komunistycznych, jedynych przedstawicieli interesów ludu pracującego, jeszcze bardziej zacięcie walczą przeciw zdradzieckim planom własnych burżuazyjnych rządów, zaprzedanych amerykańskiemu imperializmowi. Niewzruszonym fundamentem mocy obozu pokoju jest stały wzrost wszystkich wskaźników w dziedzinie gospodarki i kultury Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej. ZSRR bowiem w szybkim tempie realizuje stalinowskie plany przeobrażenia przyrody, buduje wspaniałe budowle komunizmu i rozszerza potencjał swojej gospodarki narodowej. Z dnia na dzień rośnie dobrobyt ludzi radzieckich. Związek Radziecki walczy o pokój słowem i czynem.

Korzystając z bratniego poparcia Związku Radzieckiego, z jego ogromnych doświadczeń, wielkie sukcesy osiągnęła także gospodarka i kultura krajów demokracji ludowych, a w tym również i naszej Ojczyzny. Masy pracujące Polski Ludowej wykonując przedterminowo plany produkcyjne, wznoszą setki wspaniałych budowli socjalizmu, zamieniając zaniedbaną przez sanację i wyniszczoną przez okupanta gospodarkę narodową w nowoczesną i postępową, budują nowe życie, zamieniają Polskę w potężny kraj.

Ten wspaniały rytm socjalistycznego budownictwa budzi w sercach naszych żołnierzy szczególnie gorące uczucia.

„Żołnierz polski — wskazuje Marszałek Polski Konstanty Rokossowski — rozumie, że im silniejsze jest Wojsko Polskie, tym pewniejsza jest sprawa pokoju i tym trwalsza jest niepodległość Ojczyzny...".

To też głęboka miłość Ojczyzny radość i duma z jej osiągnięć dodaje naszym żołnierzom bodźca do wytężonej pracy szkoleniowej. W ubiegłym roku wzmogła się więc jeszcze bardziej zdolność bojowa naszego wojska, wzrosły szeregi przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego.

Pod kierownictwem Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego, w oparciu o przodującą stalinowską naukę wojenną, Wojsko Polskie opanowuje doskonały, nowoczesny sprzęt bojowy i uczy się stalinowskiej sztuki zwyciężania, zacieśnia i pogłębia niezłomny sojusz i braterstwo broni z niezwyciężoną Armią Radziecką.

Żołnierze naszych jednostek samochododowych dokonali w minionym roku poważnych osiągnięć i to zarówno w dziedzinie szkolenia bojowego, fachowego, jak i politycznego. Wzrosły szeregi przodowników naszej służby zarówno kierowców, specjalistów i racjonalizatorów; rozszerza się wzorowany na metodach pracy Armii Radzieckiej ruch kierowców — stutysięczników. W oparciu o doświadczenia kierowców bohaterskiej Armii Radzieckiej i kierowców I i II Armii WP żołnierze naszej służby nauczyli się dbać i chronić powierzoną im technikę bojową w różnorodnych warunkach, zarówno w garnizonach, jak i w czasie ćwiczeń w polu.

Wstępując w nowy 1952 rok postanawiamy jeszcze bardziej wzorować się na bohaterskiej pracy klasy robotniczej, jeszcze bardziej wzmacniać dyscyplinę wojskową, ściśle przestrzegać regulaminów i przepisów wojskowych, nauczyć się po mistrzowsku władać wspaniałą bronią i techniką, jaką powierzyła nam Ludowa Ojczyzna.

W 1952 roku żołnierze, podoficerowie i oficerowie służby samochodowej muszą jeszcze bardziej opanować sprzęt samochodowy, jaki jest w posiadaniu naszych jednostek. Sprzęt ten to dzieło rąk i mózgów robotników, inżynierów polskich i radzieckich. Musimy jeszcze bardziej wykorzystać bogate doświadczenie z roku 1951, systematycznie walczyć z marnotrawstwem, walczyć o oszczędność i racjonalną gospodarkę, walczyć o stu procentową gotowość bojową służby samochodowej, a tym samym o gotowość bojową całego Wojska Polskiego, będącego u boku Armii Radzieckiej, gwarantem pokojowej i twórczej pracy wolnych narodów.



W X ROCZNICĘ PPR W X ROCZNICĘ PPR

PARTIA NARODU

Rok ubiegły zamykamy nowymi, ogromnymi sukcesami we wszystkich dziedzinach naszego życia narodowego, dalszym wzmocnieniem siły bojowej naszego Ludowego Wojska i jego potężnego, technicznego wyposażenia.

W chwili tej cofnąć się musimy pamięcią do siły, która leżała u podstaw naszych obecnych sukcesów, której bohaterska i niezłomna walka umożliwiła nam dziś pokojowo budować socjalistyczną Polskę i wzmacniać jej obrońcę — Ludowe Wojsko Polskie.

Siłą tą była Polska Partia Robotnicza, która 10 lat temu stanęła na czele mas pracujących naszego kraju i poprowadziła je do walki o wyzwolenie spod hitlerowskiego jarzma, do walki o prawdziwą niepodległość bez kapitalistów i obszarników, do walki o Polskę Ludową.

Największą zasługą PPR jest, że w chwili gdy nad narodem naszym zawisło śmiertelne niebezpieczeństwo wskazała mu jedyną, słuszną drogę nieubłaganej walki zbrojnej z najeźdźcą faszystowskim u boku bratniego Związku Radzieckiego, że walkę tę zorganizowała wbrew rodzimej reakcji i jej angloamerykańskim opiekunom.

Odzyskanie niepodległości przez naszą Ojczyznę, ustanowienie władzy robotniczo-chłopskiej i powrót do macierzy Ziem Odzyskanych, zadokumentowało słuszność drogi, którą wskazywała narodowi i po której kroczyła PPR.

Pod przewodem i kierownictwem PPR masy pracujące naszego kraju dokonały głębokich przeobrażeń, realizując rewolucyjną reformę rolną, nacjonalizację przemysłu, transportu i banków, likwidując podstawy gospodarcze klas wyzyskiwaczy.

Pod kierownictwem PPR naród nasz zrealizował wielkie dzieło odbudowy Plan 3-letni, osiągając wielkie zwycięstwa na polu gospodarczym i kulturalnym, likwidując nędzę i bezrobocie. Pod jej przewodem jeszcze bardziej zacieśnił się sojusz robotniczo-chłopski, wieś polska z wiekowego zacofania i nędzy wstąpiła na jedyną, skuteczną drogę rozkwitu i wzrostu zamożności — na drogę spółdzielczości produkcyjnej — na drogę socjalizmu.

Historyczną zasługą Polskiej Partii Robotniczej jest, że umacniała w naszym narodzie miłość i przywiązanie do ZSRR, że stale wskazywała na decydującą rolę pomocy i przykładu ZSRR, że cały czas wierna zasadom internacjonalizmu niezłomnie walczyła u boku ZSRR i WKP(b).

U źródeł wielkich zwycięstw PPR w Jej walce o Polskę socjalistyczną był Jej najściślejszy związek z masami z których wyrastała i o których potrzeby walczyła. PPR była spadkobierczynią wszystkich patriotycznych i rewolucyjnych tradycji narodu, kontynuatorką rewolucyjnych partii klasy robotniczej I Proletariatu, SDKPiL i KPP. Mogła zwyciężyć dlatego, że w walce swej kierowała się niezawodną busolą — teorią marksizmu-leninizmu, że gwiazdą przewodnią była dla niej nieśmiertelna idea Lenina-Stalina.

PPR odniosła swe historyczne zwycięstwo dlatego, że budowali ją zahartowani w boju rewolucjoniści jak Marceli Nowotko, Paweł Finder, Małgorzata Fornalska, że Bojownicy PPR nie szczędzili krwi w walce z okupantem i sił w unieszkodliwieniu prawicowo-nacjonalistycznej, antypartyjnej i antynarodowej grupy Gomułki, że pod przewodnictwem wiernego ucznia Stalina tow. Bieruta stosowała w praktyce doświadczenia budownictwa socjalistycznego w ZSRR.

PPR doprowadziła do zjednoczenia Polskiego ruchu robotniczego w ramach PZPR na platformie niezwyciężonej idei marksizmu-leninizmu i na historycznym kongresie Zjednoczeniowym pod przewodnictwem tow. Bieruta nakreśliła drogę do socjalizmu — Plan 6-letni.

Za przykładem bojowników PPR, Nowotki, Findera, Fornalskiej i Świerczewskiego pod kierownictwem PZPR będziemy nadal rozwijać rozpoczęte przez nich wielkie dzieło — zbudowanie Socjalistycznej Polski,



KAROL ŚWIERCZEWSKI



MARCELI NOWOTKO

Gen. bryg. A. Matwijewski

OTOCZYĆ TROSKĄ I OPIEKĄ



Nosić miano żołnierza Ludowego Wojska Polskiego jest wielkim zaszczytem dla każdego Obywatela Polski.

W chwili, kiedy imperializm anglo-amerykański zagraża wolności i niepodległości krajów demokratycznych a więc w tej liczbie i Polsce, i pragnie rozpętać nową rzeź światową i przekształcić te kraje w kolonie, a ich narody w cierpliwych i milczących niewolników, nie wolno nam patrzyć obojętnie na rozgrywające się wypadki. Obowiązkiem każdego uczciwego Polaka jest stać z bronią w ręku na straży wolności i niepodległości naszej Ludowej Ojczyzny.

Pamiętamy dobrze bestialstwa hitlerowskiego faszyzmu. Ale faszyzm anglo-amerykański, który niesie z sobą zniszczenie miast i wsi, nauki i kultury, masowe mordy spokojnych obywateli bez różnicy wieku i płci: starców, kobiet i dzieci jest stokroć potworniejszy od wyczynów dokonywanych przez niemieckich faszystów. Możemy się o tym przekonać czytając w dziennikach o bestialstwach anglo-amerykańskich żołdaków w Korei.

Aby umocnić pokój na świecie, poskromić opętanych chęcią panowania nad światem imperialistów i móc pokonać całkowicie wrogów, gdy napadną na naszą Ojczyznę trzeba, by każdy z nas doskonale opanował sztukę wojenną. Musimy być dobrze przygotowanymi pod względem politycznym i fachowym, dbać o wysoki poziom dyscypliny i umieć zachowywać wojskową i państwową tajemnicę.

PRACA POLITYCZNA I WYCHOWAWCZA — PODSTAWĄ DOBREGO WYSZKOLENIA

Zalety te nie przychodzą do żołnierza same, wyrabia się je w procesie szkolenia i wychowania o czym świadczą liczne przykłady z życia naszego wojska. Na przykład w pododdziale, w którym dowódcą jest oficer Mikołajczyk, żołnierze i podoficerowie doskonale opanowali swoją specjalność. Samochody są w odpowiednim czasie przygotowane do jesienno-zimowej eksploatacji lub postawione na konserwację. Po zakończeniu swoich prac pododdział pomógł słabszym kolegom jednostki. W pododdziale tym panuje wzorowa dyscyplina, dzięki czemu w ciągu 4 lat nie było tam nie tylko wypadku, ale nawet uszkodzenia samochodu. Świadczy to, o wysokim uświadomieniu politycznym żołnierzy, o koleżeństwie i dużym poczuciu odpowiedzialności wobec Ojczyzny za należyte wypełnianie swych obowiązków wojskowych.

Wszystko to jest wynikiem żmudnej politycznej i wychowawczej pracy w pododdziale oraz zasługą partyjnej i ZMP-owskiej organizacji w jednostce.

Wojsko przeżywa obecnie odpowiedzialne i poważne chwile, a mianowicie włączenie do jego szeregów nowego rocznika, który pragnie możliwie jak najszybciej i najdokładniej opanować sztukę wojenną, pogłębić i podnieść wiedzę polityczną i nauczyć się swojej specjalności wojskowej.

Pragnienie to cechuje nie tylko młodych żołnierzy gdyż i starszy rocznik również dąży do doskonalenia swej sztuki wojennej, do pogłębiania politycznej i technicznej wiedzy.

NOWY ROK SZKOLENIOWY ROZPOCZĘTY

Rozpoczęty nowy rok szkoleniowy stawia przed nami duże i trudne zadania stwarzając jednocześnie olbrzymie możliwości do pomyślnego ich wykonania. Jeśli weźmiemy dla przykładu urządzenie i wyposażenie większości sal wykładowych i porównamy z rokiem ubiegłym, to przekonamy się, że obecnie znajduje się w nich większa ilość przekrojów, tabeli, tablic poglądowych i innych pomocy szkolnych. Ponadto w ciągu ubiegłego roku grono wykładowców, oficerów i podoficerów nabyło więcej praktyki w wykładaniu wojskowych, politycznych i specjalnych przedmiotów. Znacznie również polepszyła się metodyka szkolenia.



Naczelnym zadaniem stojącym przed młodymi kierowcami, to podnoszenie wiadomości fachowych. Na zdjęciu: szer. Bojko i szer. Habik uczą się właściwego rozruchu silnika przy pomocy korby rozruchowej.

POZDRAWIAMY PRZODOWNIKÓW PRACY

Z okazji poważnych osiągnięć Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych Nr 4 i Nr 5 w dziedzinie produkcji i przedterminowego wykonania planu na rok 1951 Szef Służby Samochodowej Ministerstwa Obrony Narodowej przesłał telegramy gratulacyjne.

Redakcja ze swej strony życzy także załogom i Kierownictwu dalszych sukcesów przy realizacji planu w r. 1952.

Redakcja

Telegram

WOJSKOWE ZAKŁADY MOTORYZACYJNE Nr 5

Załodze i Kierownictwu W. Z. Mot. Nr 5 przesyłam gratulacje z tytułu przedterminowego wykonania rocznego planu produkcji na dzień 12 grudnia 1951 r.

Życzę dalszych osiągnięć dla dobra Polski Ludowej.

**SZEF SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ
MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ**

Telegram

WOJSKOWE ZAKŁADY MOTORYZACYJNE Nr 4

Załodze i Kierownictwu W. Z. Mot. Nr 4 przesyłam podziękowanie za przedterminową realizację planu produkcji 1951 r.

Życzę dalszych sukcesów w walce o budowę podstaw Socjalizmu w Polsce Ludowej.

**SZEF SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ
MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ**

Jednak nie otrzymamy pożądanych wyników, o ile sam proces nauczania nie zostanie szczegółowo przemyślany, jeśli nie będzie ustanowiony ścisły rozkład dnia i wzorowa dyscyplina wojskowa w pododdziałach. Jeśli niektórzy z kolegów są zdania, że zasady organizacji, przestrzeganie rozkładu dnia i utrzymanie dyscypliny należy wyłącznie do d-cy jednostki pododdziału lub oficerów, to są oni w błędzie. Przestrzeganie tych zasad obowiązuje pododdziały i jednostki od szeregowego do starszego oficera włącznie, przy czym korpus podoficerski jest w tym przypadku kręgosłupem na którym opiera się cały kolektyw pododdziału.

POMAGAĆ MŁODYM ŻOŁNIERZOM W WYKONYWANIU ICH OBOWIĄZKÓW

Przodownicy szkolenia bojowego i politycznego i wzorowi kierowcy powinni być najbliższymi pomocnikami podoficerów w dziedzinie wychowania i szkolenia składu osobowego pododdziału. Praca wychowawcza powinna wszechstronnie obejmować całe życie i bytowanie koszarowe żołnierzy przy czym specjalnie taktownie i troskliwie należy podchodzić do młodego rocznika.

Młodym żołnierzom wszystko w koszarach wydaje się nowe, nieznane. Rozkład dnia zmusza ich do wykonania każdej rzeczy ściśle, szybko i w ustalonym czasie i nie zawsze może się od razu przyjąć.

SUKCESY POLSKIEGO PRZEMYSŁU



...— Z roku na rok pomnaża się nasz wkład w dalszy wzrost nowej techniki i nowych sił wytwórczych. Jest to wielki wysiłek, ale wysiłek nie zwykle cenny, bo niezniszczalny, nieprzemijający *.

BOLESŁAW BIERUT

Mamy za sobą rok 1951. Zakończyliśmy zwycięsko 2-gi rok naszego wielkiego 6-letniego Planu. Jeszcze nigdy w historii polskiego narodu nie skupiło się jednocześnie tyle wspaniałych osiągnięć i tyle sukcesów, ile w ciągu tego ostatniego roku. Tu już nie miesiące, nie tygodnie, ale często dnie, przemieniające jeden za drugim w twardej i uporczywej walce o Plan, głosiły dumnie zwycięstwa naszej pokojowej pracy.

Budowa kombinatu przemysłowego w Nowej Hucie, uruchomienie olbrzymiej stalowni w Częstochowie, Fabryki kwasu siarkowego w Wizowie i Zakładów włókien sztucznych w Gorzowie, ukończenie cementowni-giganta w Opolu, uruchomienie wielkiego pieca „B" w Hucie Kościuszko (największego z instniejących w Europie poza ZSRR), uruchomienie potężnego kotła wysokoprężnego w elektrowni w Zabrzu, wielkiej elektrowni wodnej w Dychowie, kombinatu bawełnianego w Piotrkowie, taśmowca węglowego w Szczecinie, fabryk samochodowych w Lublinie i na Żeraniu — oto najważniejsze z przeszło trzydziestu potężnych budowli Planu 6-letniego, uruchomienia których dokonaliśmy w roku ubiegłym.

Tak polska klasa robotnicza pod przewodem swego czołowego oddziału PZPR prowadzi rozpoczęte dzieło umacniania siły i niepodległości Polski Ludowej. Mimo znacznych trudności minionego okresu poszliśmy w tym dziele daleko naprzód. Dzięki przyjacielskiej, braterskiej pomocy Wielkiego Związku Radzieckiego w surowcach, bazie materiałowej, dokumentacji technicznej, patentach, a wreszcie bezcennym doświadczeniem swych najlepszych ludzi, mogliśmy położyć twarde fundamenty naszej socjalistycznej gospodarki. W okresie tym unowocześniliśmy i usprawniliśmy wydobycie węgla, znacznie zwiększyli i przyśpieszyli procesy przetopu stali, wybudowali nowe, potężne źródła niezbędnej dla całej gospodarki, taniej energii elektrycznej—słowem stworzyliśmy szeroką bazę dla szybkiej, a zarazem planowej rozbudowy przemysłu ciężkiego, będącego podstawą pełnego uprzemysłowienia naszego kraju.

Na bazie tej powstaje również i rozbudowuje się w tempie możliwym jedynie w krajach o socjalistycznej gospodarce, najmłodsza gałąź naszego przemysłu — przemysł motoryzacyjny.



Kiedy dwa lata temu zapoznaliśmy się z cyframi Planu 6-letniego w dziedzinie rozbudowy przemysłu motoryzacyjnego wydawało się, że cyfry te są chyba jakimś nieosiągalnym marzeniem. Minęła trzecia część — dwa lata — Wielkiego Planu i oto z trudu pracy rąk i mózgów naszych robotników i techników, inżynierów i konstruktorów wyłaniają się realne kształty potężnej motoryzacji polskiej. Rozpoczyna pracę w służbie naszej socjalistycznej gospodarki polski samochód osobowy i ciężarowy, polski autobus, ciągnik i motocykl. Z każdym miesiącem, z każdym tygodniem i z każdym dniem przybywa naszej gospodarce tych pojazdów więcej i więcej. Tętnią wytężoną pracą najbardziej nowocześnie wyposażone fabryki przemysłu motoryzacyjnego. Pracują biura konstrukcyjne i laboratoria. Pracuje i przekracza swe plany produkcyjne przemysł pomocniczy motoryzacji, Centrala Produktów Naftowych dostarcza coraz więcej i coraz lepszych materiałów pędnych i smarów. Powstają coraz bardziej nowoczesne drogi i mosty, coraz sprawniej i bezpieczniej jeżdżą po nich nasze pojazdy mechaniczne w miastach i wsiach.

Kierowcy tych pojazdów stają się pełnowartościowymi obywatelami kraju i cennymi specjalistami — pracownikami transportu. Oceniają oni w pełni trud swych towarzyszy z fabryk, włożony w wyprodukowanie nowoczesnych pojazdów. Dlatego, wzorując się na radzieckich kierowcach — stachanowcach, coraz liczniej zdobywają zaszczytne tytuły stutysięczników. Wspaniała technika samochodowa produkcji krajowej, Związku Radzieckiego i Krajów Demokracji Ludowej jest coraz staranniej użytkowana, a gęsta sieć Stacji Obsługi Samochodów, Zakładów napraw średnich i głównych ułatwia wykonanie planów eksploatacyjnych naszego transportu samochodowego. W trosce o dalszy rozwój naszej motoryzacji i transportu tysiące młodzieży robotniczej i chłopskiej kształci się w szkołach technicznych, liceach samochodowych, a na kursach motorowych, jakie są prowadzone w całym kraju, zdobywa trudny zawód kierowcy.

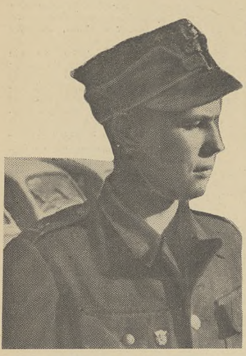


Na koncie ubiegłego roku polski przemysł motoryzacyjny ma do zapisania wiele poważnych pozycji. Jedną z nich jest przejście na produkcję na pasie montażowym w Zakładach Starachowickich. Nasz pierwszy samochód ciężarowy Star-20, którego produkcja została rozpoczęta w r. 1948, wykazał swoje wysokie zalety eksploatacyjne i techniczne. Czym prędzej więc należało powiększyć ilość wozów opuszczających Za-

*) Z noworocznego Orędzia Prezydenta RP. Bolesława Bieruta do Narodu Polskiego.

MŁODEGO ŻOŁNIERZA





Szer. Jakubowski Maciej jest synem chłopa. Kiedy powołano go do wojska nie miał bliżej określonego zawodu. Dopiero zawód kierowcy - mechanika zdobył w szeregach służby samochodowej. Dziś jest jednym z przodujących dzięki ustawicznemu pogłębianiu swych wiadomości fachowych i świadomości politycznej. Szer. Jakubowski jest aktywnym członkiem organizacji ZMP-owskiej.

Młodzi żołnierze bardzo często gubią się i plączą w niezwykłym dla nich otoczeniu, bez złej woli opuszczając się w służbie. Wówczas powinni im pomóc żołnierze starszego rocznika, którzy swym przykładem i koleżeńską poradą obowiązani są ułatwić młodym szybkie opanowanie nowego otoczenia, cierpliwie i stanowczo wpajać w nich żołnierskie obowiązki, przestrzegać przed naruszeniem regulaminu i objaśniać do czego może doprowadzić nieprzestrzeganie rozkładu dnia, wykroczenia przeciwko dyscyplinie, niewykonanie w terminie zadania d-cy obojętnie jaką by formę zadania te nosiły.

W godzinach wolnych od zajęć, wieczorem w świetlicy lub też w koszarach oficerowie i podoficerowie powinni przebywać z młodymi żołnierzami prowadząc z nimi zwykłe towarzyskie pogawędki. Od pierwszych dni przebywania w koszarach, żołnierz wyczuje, że na służbie oficer i podoficer jest wymagającym zwierzchnikiem, który uczy, rozkazuje, pomaga nawet w wykonaniu trudnych niekiedy rozkazów, ale w razie naruszenia regulaminu surowo karze za wykroczenia. Jeżeli natomiast wieczorem ten sam oficer w świetlicy jest najbliższym kolegą, któremu można zwierzyć się z własnych bolączek, trudności i zainteresowań, opowiedzieć mu o swoim życiu czy powierzyć serdeczną tajemnicę, wiedząc, że zawsze służyć będzie radą i pomocą jak ojciec czy brat — wówczas zaczyna się przyjaźń żołnierska, która w walce zmusza pomagać koledze i wyręczać go ryzykując nawet własne życie.

W historii Wielkiej Wojny Ojczyźnianej Radzieckiego Narodu z niemieckim faszyzmem znamy wiele przykładów, gdy żołnierz osłaniał własną piersią dowódcę, któremu groziło śmiertelne niebezpieczeństwo. Pamiętamy na przykład bohaterski czyn szeregowego gwardii Aleksandra Matrosowa, który dla zapewnienia swemu pododdziałowi wykonania zadania bojowego i ochronienia kolegów od ognia nieprzyjacielskiego karabinu maszynowego zasłonił własną piersią strzelnicę bunkra skąd faszyści prowadzili morderczy ogień z CKM-ów.

Znamy także bohaterski czyn 28 żołnierzy pułku gwardii im. Panfiłowa, którzy odpierali atak czołgów niemieckich, niszcząc je i nawet na krok nie cofali się od powierzonej im linii obronnej.

Ta nieugiętość, poczucie obowiązku i ofiarność dla Ojczyzny i zapewnienia zwycięstwa objawiała się w tysiącach przykładów dzięki temu, że uświadomienie polityczne stało na wysokim poziomie, a poczucie obowiązku i wierność Ojczyźnie były droższe niż własne życie.

Zalety te wpaja się żołnierzowi systematyczną pracą partyjno-polityczną.

Pożądane jest, aby od pierwszych dni przybycia do jednostki zapoznać młodych żołnierzy z tradycją tej jednostki, uczyć i wychowywać ich na przykładach jej walk, na bohaterskich czynach jej oficerów, podoficerów i żołnierzy. Trzeba prowadzić pogadanki i organizować wieczory poświęcone przeszłości bojowej jednostki, w których wystąpią koledzy biorący bezpośredni udział w bojach pod jej sztandarem... Wszystko to napawa żołnierza dumą, że on także jest członkiem tej sławnej rodziny bojowej, i że również obowiązany jest wysoko nieść sztandar jednostki owiany chwałą bojową.

PRZYZWYCZAJAĆ ŻOŁNIERZY DO PRZESTRZEGANIA REGULAMINÓW

Żołnierze starszego rocznika obowiązani są przez wzorowe pełnienie swych obowiązków i ścisłe wykonywanie rozkazów dawać przykład młodszym, a dzięki własnemu zdyscyplinowaniu zaszczepiać im pojęcie o dyscyplinie wojskowej i uczyć szanować ją. Należy od samego początku przyzwyczajać młodszy rocznik do szybkiego i dokładnego wykonywania rozkazów, do przestrzegania regulaminów i nie pozostawiać bez uwag żadnego przekroczenia. Nie znaczy to bynajmniej, że od pierwszego dnia należy żołnierzy karać za najmniejsze uchybienie służbowe. Z początku trzeba wyjaśnić winnemu na czym polega jego uchybienie, które dla przykładu i pouczenia innych można także omówić przed frontem, wyjaśniając ciężar tego przewinienia, jego szkodliwy wpływ na gotowość bojową jednostki, oraz zaznaczyć jaką karę za takie przekroczenie otrzymałby stary żołnierz.

Dopiero w miarę poznawania przez żołnierzy podstawowych regulaminów należy stosować za wykroczenia kary dyscyplinarne w/g indywidualnej metody.

Przed ukaraniem d-ca powinien zastanowić się jaką należy zastosować karę, biorąc pod uwagę osobiste zalety żołnierza, jego charakter, wrażliwość, warunki w jakich dokonano przekroczenia. Dla jednego bowiem żołnierza wystarczy nagana, dla drugiego — pozbawienie wyjścia z koszar lub surowa nagana przed frontem, a w wypadkach gorszych dopiero zastosowanie aresztu.

Takt i troskliwość powinna cechować całą pracę wychowawczą oficera i podoficera naszego wojska. Należy zwrócić szczególną uwagę na wyrobienie w każdym żołnierzu czujności i obowiązku zachowania tajemnicy wojskowej. Często w listach młody niedoświadczony żołnierz podaje dane, które zdawałoby się nie mogą być szkodliwe, lecz w rękach doświadczonego szpiega stają się cennym materiałem określającym byt, układ wewnętrzny i zadania stawiane pododdziałowi.

O konieczności zachowania tajemnicy wojskowej i państwowej należy pouczać codziennie. Uczyć kolegów i podwładnych na przykładach swego pododdziału oraz wszechstronnie wykorzystywać istniejącą specjalną i piękną literaturę na dany temat.

Otoczmy więc młodszych żołnierzy troskliwą opieką, pomóżmy im szybciej opanować nie tylko zasady życia wojskowego, lecz także polityczną i specjalną wiedzę zmierzającą do szybkiego i wszechstronnego przygotowania bojowego.

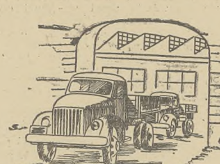
PRZED PRZYSIĘGĄ



Zbliża się dzień złożenia przez młodych żołnierzy przysięgi wojskowej. Żołnierze naszego Ludowego Wojska uświadamiają sobie, że przysięga ta wkłada na nich wielkie, ale i zaszczytne obowiązki. Żołnierz Ludowego Wojska składając przysięgę ślubuje: „Przysięgam Narodowi Polskiemu... nie splamić nigdy honoru i godności żołnierza polskiego...".

Słowa te są nakazem mas pracujących Ludowej Ojczyzny i znajdują pełne odbicie w codziennej działalności służbowej i pozasłużbowej żołnierzy. Żołnierzom Wojska Polskiego droga jest Ojczyzna i pokój, miłość i zaufanie, jakimi masy pracujące obdarzają nasze Wojsko. Drogie im są rewolucyjne tradycje walk polskiej klasy robotniczej, tradycje nierozerwalnego braterstwa z Armią Radziecką.

MOTORYZACYJNEGO W 1951 ROKU



kłady. Drogą do tego celu było, wzorem radzieckich fabryk samochodowych, przejście na pracę na pasie montażowym. Wszystkie najtrudniejsze, końcowe prace zostały więc ujęte w jeden ciągły cykl na przesuwającej się taśmie, który sprawił, że przeszło czterokrotnie podniosła się zdolność produkcyjna Starachowic. W miarę opanowania pracy na taśmie systematycznie podnosi się produkcja Star i zbliża szybko do cyfry wyznaczonej Zakładom — 13.000 pojazdów w Planie 6-letnim.

Na podwoziu samochodu Star-20 robotnicy i technicy Starachowic wypuścili również w roku ubiegłym pierwszy polski autobus Star-50. Z wielkim zainteresowaniem śledziliśmy próbny raid tego autobusu, jaki odbył się w grudniu 1951 r. Na trasie liczącej przeszło 3 tysiące km w najtrudniejszych warunkach drogowych nowy Star-50 wykazał wszelkie zalety nowoczesnego samochodu. Przeszedł zwycięsko przez wszelkiego rodzaju próby, a teraz w roku 1952 wchodzi do stałej produkcji. Również na podwoziu Star ujrzeliśmy wybudowane pierwsze produkcji krajowej motopompy strażackie i wozy asenizacyjne, których budowę przewiduje w szerokim zakresie Plan 6-letni.



Obok samochodów Star na naszych drogach rozpoczęły się pojawiać w roku ub. inne jeszcze ciężarówki. Były to nowe, wyprodukowane w lubelskiej Fabryce Samochodów Ciężarowych pojazdy marki Lublin-51. Jednocześnie z ciężarówkami Lublin, których produkcja rozpoczęta została w 34 rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej, pojawiły się poraz pierwszy w historii polskiego przemysłu motoryzacyjnego samochody osobowe marki Warszawa M-20. Ogromny wysiłek robotników Żerania i lubelskiej FSC, którzy na wiele tygodni przed terminem uruchomili produkcję nowych samochodów w swych Zakładach, zwrócił na siebie uwagę mas pracujących naszego kraju. Zobowiązanie robotników Żerania do przedterminowego rozpoczęcia produkcji stało się wezwaniem rzuconym całej klasie robotniczej do uczczenia 34 rocznicy Wielkiego Października. Realizacja tego zobowiązania: rozpoczęcie produkcji samochodu Warszawa M-20, postawiło młody polski przemysł motoryzacyjny jako jeden z przodujących w całym kraju.

Tak rozpoczęły pracę podstawowe obiekty przemysłu motoryzacyjnego, wybudowanie których stanowi trwały fundament wspaniałego rozwoju naszej motoryzacji. Ludzie pracujący w tych Zakładach mają do swej dyspozycji nie tylko najnowocześniejsze radzieckie urządzenia produkcyjne, ale również, dzięki kilkumiesięcznej praktyce w zakładach im. Mołotowa w Gorki, wprowadzają postępowe metody pracy zespołowej, wypróbowane w najbardziej nowoczesnych zakładach przemysłu samochodowego na świecie, jakimi są radzieckie fabryki-giganty.

Celem rozszerzenia bazy technicznej naszej wsi pracuje nieustannie polski przemysł motoryzacyjny nad dalszą produkcją ciągników rolniczych i drogowych marki Ursus. Wieś nasza bowiem na obecnym etapie swego rozwoju potrzebuje coraz więcej i więcej nowoczesnego sprzętu i pojazdów. Z walki o wykonanie produkcji w r. 1951 załoga Ursusa wyszła zwycięsko dając w 100% zaplanowaną ilość ciągników. Gospodarstwa wiejskie otrzymały również pewną ilość krajowej produkcji silników gospodarczych, ciągników ogrodniczych (jednoosiowych) oraz pierwsze polskie kombajny samochodowe.



Doniosłą rolę w naszym przemyśle odgrywa również produkcja najtańszego i najbardziej ekonomicznego środka lokomocji — motocykla. Zważywszy, że w okresie Planu 6-letniego mamy wyprodukować aż 32.000 tych pojazdów, staje się zrozumiałe uruchomienie drugiej z kolei fabryki małolitrażowych motocykli. Tak więc po Kieleckich Zakładach rozpoczęła w roku ub. produkcję Warszawska Fabryka Motocykli, montująca maszyny tej samej kategorii: 125 ccm. W końcowym stadium znajdują się prace przy budowie nowego typu popularnego motocykla krajowego, jednak o większej niż dotychczasowe SHL-ki kubaturze.

Wszystkie te wymienione uprzednio pojazdy, których produkcja przebiegała tak sprawnie, bądź też została dopiero rozpoczęta w roku ubiegłym stanowią dla naszej gospodarki zasadniczą bazę techniczną transportu. Gwarantują one planowy rozwój naszego życia gospodarczego. Rozumieją to dobrze robotnicy wszystkich ośrodków polskiego przemysłu motoryzacyjnego. Dlatego nie szczędzą swych sił i umiejętności, aby plany produkcyjne zostały nie tylko wykonane, ale i przekroczone. Wiedzą oni, że pracują nie, jak to ma miejsce w krajach kapitalistycznych, dla fabrykanta-wyzyskiwacza, lecz, że pracą swą podnoszą dobrobyt mas pracujących całego naszego kraju, wzmacniają jego siłę i potencjał gospodarczy — walczą o jedynie słuszną sprawę — o pokój i socjalizm.

Żołnierze Ludowego Wojska Polskiego, kierowcy i specjaliści służby samochodowej WP z dumą śledzą te wspaniałe osiągnięcia naszego przemysłu motoryzacyjnego. Duma ta każe im jak największą troską otaczać wyprodukowane rękoma polskiego robotnika pojazdy i sprzęt. Każe im chronić i strzec powierzonej wojsku techniki bojowej jak największego skarbu, gdyż takim jest w rzeczywistości majątek narodowy w kraju, gdzie rządzi lud pracujący, gdzie buduje się socjalizm.

Kpr. Skowroński

ZMP POMAGA KIEROWCOM - KURSANTOM

W szybkim tempie zbliża się okres, w którym należy rozpocząć szkolenie kierowców młodego rocznika, na kursach, organizowanych w większych jednostkach.

Aby więc być gotowym do rozpoczęcia szkolenia należy już teraz przygotowywać się do tego.

Okres przygotowawczy, to okres wytężonej pracy całej kadry Służby Samochodowej, bo od tego, jak przygotujemy się do szkolenia, jaką stworzymy sobie bazę materiałową szkolenia, jak zabezpieczymy warunki bytowe kursantów, zależyć będą wyniki, jakie uzyskamy później na egzaminach końcowych.

Do prac tych zmobilizować należy kierowców starszego rocznika, którzy znają fachową stronę przygotowania bazy materiałowej do szkolenia. Główną jednak rolę powinni odegrać podoficerowie, którzy posiadają najwięcej praktyki z ubiegłych lat, jak również znają zdolności fachowe kierowców, a za tym oni winni kierować pracami przygotowawczymi na poszczególnych odcinkach.

Jak ta akcja przebiega w jednostce N-tej pisze nam kpr. Skowroński.

Po otrzymaniu wytycznych o organizacji szkolenia kierowców młodego rocznika w roku 1951/52 i po zawiadomieniu naszej jednostki o tym, że u nas zostanie zorganizowany kurs, przystąpiliśmy z miejsca do pracy.

Na wstępie odbyła się odprawa na której Szef Służby Samochodowej naszej jednostki zapoznał nas z zadaniami jakie stoją przed służbą samochodową w obecnym okresie przygotowawczym, wskazał nam jakie środki mamy do dyspozycji i jakie prace musimy wykonać, aby być gotowym do rozpoczęcia szkolenia. Wezwał następnie wszystkich podoficerów i kierowców aby dołożyli wszelkich starań do organizowania i przygotowania pomocy naukowych do szkolenia. Zaapelował do organizacji partyjnej i ZMP, aby pomogły mu w wykonaniu tego zadania. Zapoznał nas przy tym z ramowym planem prac, jakie mamy wykonać w danym okresie.

Jeszcze tego samego wieczoru odbyło się zebranie Podstawowej Organizacji Partyjnej i ZMP na którym przedyskutowano powtórnie zadania, które stoją przed służbą samochodową jednostki w bieżącym okresie i podjęto szereg zobowiązań indywidualnych i grupowych. Np. — grupa kapr. Chudzika, która miała za zadanie zaopatrzenie sal wykładowych w potrzebne eksponaty i inne pomoce naukowe zobowiązała się skrócić czas przygotowania o 7 dni natomiast w uzyskanych 7-miu dniach wykonać 13 szt. tablic poglądowych.

— grupa kpr. Zaręby zobowiązała się wykonać 2 stojaki pod przekroje silnika o 5 dni wcześniej, w uzyskanych natomiast dniach pomóc grupie, która ma przygotować pojazdy mechaniczne do prowadzenia nauki jazdy.

— szer. Gałkowski i szer. Pietras zobowiązali się wykonać 10 szt. tablic poglądowych z eksploatacji i obsługi pojazdów mechanicznych w ciągu 5 dni zamiast nakazanych 7 dni.

— grupa plut. Różańskiego zobowiązała się przygotować wszystkie potrzebne pomoce naukowe do praktycznego szkolenia w warsztacie szkolnym.

Podjęto cały szereg innych zobowiązań, które w dużej mierze przyczynią się do zabezpieczenia szkolenia kierowców młodego rocznika w naszej jednostce.

Po przedyskutowaniu i ocenie każdego z osobna zobowiązania, przystąpiono do ostatecznego planu przygotowania w którym uwzględniono:

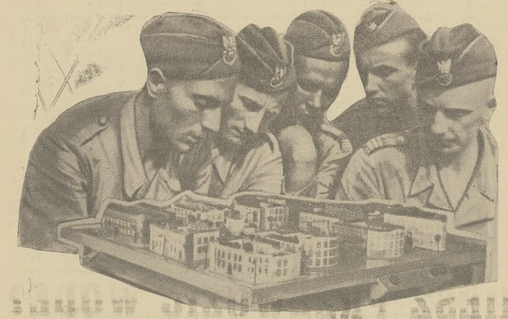
a) kto, przy jakiej pomocy i jakimi środkami ma wykonać daną pracę,
b) w jakim czasie,
c) dokładną datę zakończenia prac,
d) kolejność wykonywania danych prac,
e) sposób kontroli i pomocy w wykonywaniu,
f) kto jest odpowiedzialny za wykonanie danych prac.

Nie pominięto tu żadnej pracy, która musi być wykonana w okresie przygotowawczym do szkolenia.

Z tak przygotowanym planem ramowym przystąpiono do wykonania poszczególnych prac. Już pierwszy okres przygotowawczy daje pomyślne wyniki na wszystkich odcinkach prac, a współpraca i pomoc coraz bardziej się zacieśnia. Ujawnia się coraz bardziej współzawodnictwo między grupami, przy czym każda z grup dba o jak najdokładniejsze wykonanie pracy.

Już pierwszy okres prac przygotowawczych daje pomyślne wyniki na wszystkich odcinkach dokonywanych czynności, a współpraca i pomoc coraz bardziej się zacieśnia. Ujawnia się coraz bardziej współzawodnictwo między poszczególnymi grupami, przy czym każda z grup dba o jak najdokładniejsze wykonanie pracy.

Muszę kolegom powiedzieć, że my już dzisiaj możemy śmiało mówić o tym, że na rozpoczęcie szkolenia kierowców młodego rocznika w naszej jednostce będziemy gotowi na 100%. Chciałbym na łamach naszego pisma zaapelować do wszystkich kolegów z innych jednostek aby włożyli maksimum wysiłku w prace przygotowawcze do szkolenia.



W nowym roku szkoleniowym, nowe sukcesy w nauce! Hasło to postawione przez kierowców jednostki oficera S. realizują z zapałem plut. Tomala, szer. Łędzik, szer. Kubic i szer. Tomicki. Na zdjęciu widzimy ich przy makiecie miasta, wykonanej przez szer. Kubica jak omawiają zasady ruchu kołowego.

KIEROWCO DBAJ O TABLICE REJESTRACYJNE

W ostatnim okresie zanotowano wiele wypadków zagubienia tablic oraz dowodów rejestracyjnych samochodów. Bezpośrednią przyczyną zagubienia niejednej tablicy, względnie dowodu jest niewątpliwie brak świadomej odpowiedzialności kierowców, którzy nie zdają sobie dotychczas sprawy z tego, że dokumenty rejestracyjne są „osobistą legitymacją" samochodu.

Nadchodzące meldunki z jednostek potwierdzają, że kierowcy w większości wypadków nie sprawdzają przed wyjazdem w drogę śrub mocujących tablice, ze sporządzonymi fabrycznie w tym celu uchwytami na samochodzie. Rzecz jasna, że o ile nakrętki śrub mocujących były uprzednio zluzowane, po pewnym okresie czasu nastąpi całkowite ich odkręcenie, na skutek drgań jakie powstają podczas jazdy samochodu.

Dlatego też obowiązkiem każdego kierowcy jest pamiętać, że przed wyjazdem, jak też i podczas postoju w drodze, należy sprawdzić stan umocowania tablic, unikając w ten sposób możliwości ich zagubienia. Szczególną uwagę należy zwrócić na śruby mocujące podczas użytkowania samochodów na obozach letnich, kiedy samochody w większości wypadków poruszają się drogami polnymi lub bezdrożami. W warunkach polowych, na skutek nieostrożnej jazdy kierowcy, wiele tablic ulega poważnym uszkodzeniom lub całkowitemu zniszczeniu. Fakty te w większości występują u samochodów posiadających krótkie uchwyty do zamocowania tablicy, która jest wykonana ze stosunkowo cienkiej blachy i łatwo ulega wszelkim zgięciom. Rezultat wielokrotnych zgięć tablicy i tyleż razy jej prostowania jest taki, że tablice pękają, a następnie gubią się.

Dla zapobieżenia tym wypadkom należy przystosować odpowiednie metalowe wsporniki, które będą utrzymywały tablice w przepisowym położeniu i wyeliminują całkowicie istniejące dotychczas gięcia się tablic, a co za tym idzie ich gubienie.

Na niemniejszą uwagę zasługuje także do podkreślenia fakt wyglądu zewnętrznego i konserwacji tablic rejestracyjnych. Tablice w zasadzie umieszczone są nisko w sąsiedztwie części bieżnej samochodu i narażone na ciągłą wilgoć i kurz, które pokrywają je po pewnym okresie czasu grubymi warstwami.

Niejednokrotnie spotyka się na trasie samochody posiadające tak dalece zaniedbany ich stan, iż z trudnością można odcyfrować numery rejestracyjne. Utrzymywanie w takim stanie tablic, które w każdych warunkach winne być w nienagannej czystości, jest karygodne i niedopuszczalne.

W tym wypadku powinni zwrócić uwagę przede wszystkim sami kierowcy, jak też i dyspozytorzy parków, aby po powrocie samochodu z drogi, zostały tablice niezwłocznie oczyszczone i lekko zwilżone olejem.

Dla należytej wyrazistości numerów rejestracyjnych, litery serii i cyfry winny być conajmniej dwa razy rocznie, a jeżeli zachodzi konieczność to częściej odświeżane farbą lub lakierem.

W podobny sposób przedstawia się sprawa przechowywania i pielęgnacji pod względem czystości dowodów rejestracyjnych.

Zachodzące wypadki zagubienia dowodów rejestracyjnych obciążają tylko i wyłącznie kierowców, którzy po otrzymaniu dowodu z kancelarii technicznej jednostki przed wyjazdem nie zwracają uwagi na przepisowe jego przechowywanie.



Szer. Jan Pazior, kierowca w N-tej jednostce samochodowej daje przykład, jak należy dbać o tablice rejestracyjne, które nawet w czasie trudnych ćwiczeń są nie tylko czyste i czytelne, ale również dokładnie przykręcone.

Umieszczanie dowodu w kieszeni kurtki, płaszcza lub spodni jest niedopuszczalne, ponieważ takie przechowywanie stwarza warunki łatwego zagubienia dowodu, najczęściej w momencie kiedy kierowca dokonuje przeglądu samochodu, a w szczególności podwozia. Dlatego też dowód rejestracyjny należy zawsze wkładać do przewidzianej w tym celu skrzynki, znajdującej się z prawej strony deski rozdzielczej. W tych wypadkach kiedy samochody (stare typy) nie posiadają skrzynek przeznaczonych na przechowywanie dokumentów, dowód rejestracyjny wraz z rozkazem wyjazdu, należy przechowywać w prawej dolnej, zawsze zapiętej na guzik, kieszeni kurtki.

Ponadto należy zwrócić uwagę na czystość dowodów rejestracyjnych, których czas używalności winien odpowiadać okresowi eksploatacji pojazdów w wojsku.

Dotychczasowe kontrole wykazały, iż w większości wypadków jest brak właściwego ustosunkowania się kierowców do należytego dbania o dowody rejestracyjne, na co wskazują fakty poważnego ich zniszczenia po stosunkowo krótkim okresie czasu używalności, jak:

— oderwanie wkładek dowodów od oprawy,
— brak oddzielnych wkładek dowodów,
— zatłuszczenie i brudzenie dowodów olejem.

Przytaczając powyższe fakty, apelujemy do wszystkich kierowców, aby zrozumieli, że wielką zasługą ich będzie dla służby samochodowej, kiedy zostaną całkowicie usunięte wypadki gubienia i przedwczesnego niszczenia dowodów i tablic rejestracyjnych pojazdów, powodujące wiele poważnych trudności.

Wzorowe przechowywanie i pielęgnacja dowodów i tablic, to przyczynianie się kierowców do stałej i przepisowej eksploatacji pojazdów mechanicznych, to poważny wkład żołnierski w oszczędność na odcinku służby samochodowej.

mjr Sawicki

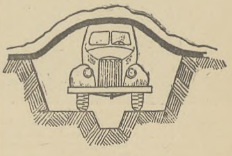
Przed zimowymi ćwiczeniami

Chroń swój pojazd w zimie

W okresie szkolenia na obozach letnich nauczyliśmy się chronić nasze samochody przed działaniem nieprzyjaciela oraz niekorzystnych warunków atmosferycznych przez okopywanie ich w ziemi, należyte maskowanie.

Warunki zimowe nie tylko, że nie zmniejszają znaczenia okopywania samochodu, lecz wprost przeciwnie czynią je niezbędnymi. Do wymienionych już bowiem wyżej okoliczności jak działalność n-pla, niszczące działanie opadów itp. przybywa jeszcze jedna, a mianowicie: utrudnione uruchomienie zimnego silnika.

To też w rejonach koncentracji, na stanowiskach wyczekiwania itp. okopujemy nasze samochody w śniegu, a jeżeli czas i warunki naturalne pozwalają to nawet w ziemi, co znacznie ułatwia maskowanie i ukrycie tak samochodu jak i kierowcy zarówno przed pociskami n-pla jak i przed zimnem.



Rys. 1

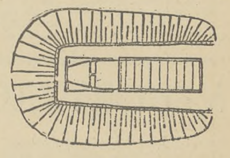
Tego rodzaju okopy-ziemianki pozwalają na ogrzewanie ich za pomocą normalnych pieców okopowych w jakie wyposażona jest piechota. Należy przy tym podkreślić jeszcze raz i przypomnieć wszystkim, że podgrzewanie otwartym ogniem jest bezwzględnie zakazane, ponieważ wywołuje pożary oraz prowadzi do uszkodzeń wszystkich mechanizmów pojazdu mechanicznego.

Sposób wykonania tego rodzaju okopu-ziemianki oraz jej wygląd zewnętrzny pokazuje poniższy rysunek.



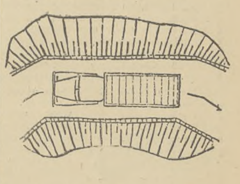
Rys. 2

W razie niemożności wykonania okopu-ziemianki w czasie wojny z faszystami niemieckimi stosowano szeroko budowanie tzw. „przedpiersi nasypowych", które choć nie całkowicie ochraniają samochód i kierowcę od zimna, to jednak w dużej mierze ułatwiają stworzenie takiej ochrony.



Rys. 3

Celem zamaskowania samochodu oraz zatrzymania, choć częściowego wytworzonego ciepła nad przodem samochodu ukrytego w „przedpiersiu nasypowym" możemy rozpiąć brezent który kołkami przymocowujemy do ziemi i obsypujemy śniegiem. W razie większych mrozów wewnątrz przedpiersia ustawić możemy tak, jak w ziemiance piecyk okopowy.



Rys. 4

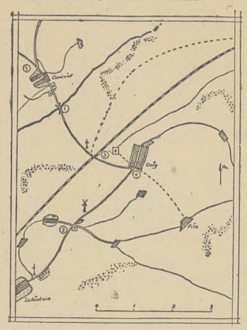
Przedpiersia wykonane ze śniegu mogą być w zależności od warunków dwojakiego rodzaju czołowe lub boczne. Sposób ich wykonania i wygląd zewnętrzny pokazują rysunki. Obecnie gdy znamy już sposoby chronienia samochodów w warunkach zimowych stosowane przez kierowców frontowych pamiętajmy zawsze o budowaniu ich w czasie ćwiczeń zimowych,

Kpt. Z. Wilamowski

JAK ORIENTOWAĆ SIĘ W TERENIE PODCZAS JAZDY SAMOCHODEM

Orientacja w terenie należy do podstawowych umiejętności, które musi opanować każdy żołnierz. Sztuka ta niezbędna jest tak piechurom, czołgistom i artylerzystom jak i nam kierowcom.

W warunkach bojowych niejednokrotnie zadanie bojowe wymagać będzie przemarszu nie w kolumnie ale pojedyńczo, nie po dobrej, równej i znakowanej drodze, ale w terenie, w nocy lub we mgle. Wówczas to właśnie opanowanie umiejętności orientowania się w terenie, którą uzyskamy jedynie w drodze stałych ćwiczeń nabiera zasadniczego znaczenia, chroni nas przed zmyleniem drogi i spóźnieniem w wykonaniu rozkazu.



Rys. Nr 1

Przykład szkicu marszruty z oznaczeniem odległości. Uwypuklono następujące przedmioty przydrożne: krzyże, most, linia kolejowa, las, wiatraki, karczma, kościoły, ogrody.

Teraz, gdy jasne jest dla nas całkowicie znaczenie orientacji w terenie, omówmy metody i sposoby jakimi w tym celu należy się posługiwać.

Zacznijmy od sytuacji najłatwiejszej. Samochód nasz znajduje się na postoju. Zorientowanie się w terenie przeprowadzamy wówczas jednym z trzech najprostszych sposobów:

1. orientowanie się według wyraźnych linii w terenie (linie komunikacyjne, linie wysokiego napięcia, skraje lasów itp);
2. orientowanie się według przedmiotów terenowych (wieże kościołów, kominy fabryczne, osiedla itp.);
3. orientowanie się według kompasu lub busoli.

Wszystkie te sposoby wzajemnie się uzupełniają przy czym należy pamiętać, że posługując się kompasem lub busolą należy wyjść z samochodu i oddalić się od niego nie mniej niż 50 m (wpływ masy samochodu i umieszczonych w nim agregatów na igłę magnetyczną).

Nie należy również zapominać, że siatka kilometrowa na mapie ułatwia nam w znacznym stopniu orientację, gdyż według niej możemy określić odległość od przedmiotów terenowych.

Inaczej i znacznie trudniej przedstawia się sytuacja podczas marszu. Samochód szczególnie po drogach dobrych posuwa się z dużą szybkością; wszystkie przedmioty przydrożne znikają szybko z pola widzenia, nie pozwalając na dokładne rozpatrzenie szczegółów. Poza tym nie jest wskazane zatrzymywanie samochodów dla zorientowania się w terenie ze względu na dużą stratę czasu, ponieważ jak wiadomo, każda minuta — to strata około 600 m.

Jazda po drogach dobrych należy do najłatwiejszych i nagół nie wymaga szczególnej uwagi z tej prostej przyczyny, że droga sama doprowadzi do celu, z wyjątkiem oczywiście rozjazdów, skrzyżowań i rozwidleń, gdy nie są one znakowane.

Cała sprawa komplikuje się znacznie podczas ćwiczeń lub działań wojennych, gdy ruch w dużej części odbywa się po drogach gruntowych lub nawet polnych.

Orientowanie się z samochodu w czasie jazdy wiąże się wówczas z szeregiem trudności i niespodzianek oraz wymaga dużego skupienia uwagi i bystrości.

Doświadczenie wojenne wykazało, że w takiej sytuacji najlepszy wynik daje stosowanie jednego z następujących trzech sposobów orientacji w terenie:

1. Zaznaczenie na mapie charakterystycznych punktów i przedmiotów terenowych;
2. orientacja według wskazań licznika kilometrów;
3. orientacja według śladów samochodów.

Orientacja według mapy lub szkicu marszowego

System ten polega na uwydatnieniu na mapie za pomocą kolorowych ołówków najbardziej charakterystycznych punktów lub przedmiotów terenowych znajdujących się w polu widzenia z trasy marszów. Na mapie uwidacznia się również odległości do w/w w kilometrach, wpisując je w kółko.

Nie zaraz jednak będziemy mieli możność posiadania własnej mapy. W takim wypadku przed wyjazdem wykonujemy na jej podstawie szkic marszruty, znacząc na nim poszczególne punkty orientacyjne w ten sam sposób jak odsyłaliśmy już powyżej.

Posługując się równocześnie szkicem z zaznaczonymi odległościami i licznikiem kilometrów możemy według przydrożnych punktów terenowych orientować się we własnym położeniu.

Orientacja według wskazań licznika kilometrów

Dalszym środkiem ułatwiającym orientację w terenie jest licznik kilometrów. Służy on nam w połączeniu ze szkicem marszruty, na którym w danym wypadku wpisujemy oprócz omówionych już pomocniczych punktów w terenie i odległości do nich, również odległości i do najbardziej charakterystycznych miejsc drogi, jak np. mosty, skrzyżowania, osiedla, krzyże i kapliczki przydrożne itp..

Posuwając się po drodze samochodem przez porównanie szkicu i wpisanej na nim odległości ze stanem licznika sprawdzamy prawidłowość drogi oraz drogi, którą mamy jechać w nowym kierunku.

Posługiwanie się licznikiem możliwe jest jednak jedynie na dobrych drogach. Błąd spowodowany poślizgiem kół wynosi wówczas jedynie 0,5 — 0,25 km/10 km.

Orientacja według śladów innych samochodów

Sposób ten aczkolwiek stosunkowo najłatwiejszy jest równocześnie i najniebezpieczniejszy ze względu na łatwość omyłki polegającej na wzięciu śladów samochodów obcych za ślady samochodów własnych. Posługiwać się nim możemy właściwie jedynie w dwóch sytuacjach, a to przy doganianiu kolumny podczas jazdy w terenie i to jedynie w wypadku, gdy nie mijały nas samochody innej kolumny maszerującej po innej trasie.

Sytuacja druga jest przy zagubieniu się w mało dostępnym i nieprzejrzystym, niezamieszkałym terenie (np. lasy, obszar bagnisty). Jazda po śladach innych samochodów wskaże nam wówczas drogę w pierwszym rzędzie możliwą do przebycia dla samochodu i prowadzącą do jakiegoś punktu charakterystycznego (osiedle itp.) pozwalającego na zorientowanie się odnośnie własnego położenia i dalszej marszruty.

Orientacja w czasie jazdy terenowej w nocy i we mgle

O ile dotychczas omówione sposoby orientacji w terenie podczas marszu bocznymi drogami polnymi, gruntowymi itp. są zupełnie wystarczające, o tyle sprawa



Rys. 2

komplikuje się znacznie w nocy lub podczas silnej mgły, gdy widoczność kierowcy zmniejsza się niemal do minimum.

W takim wypadku nie pozostaje nam nic innego jak wykonać dokładny szkic marszruty z zaznaczeniem rzeźby terenu (wzniesienia, spady) oraz najcharakterystyczniejszych punktów orientacyjnych i nauczyć się go na pamięć wraz z odległością dzielącą jeden od drugiego, trzeba przy tym zawsze pamiętać, że w sytuacji, gdy marsz odbywa się w trudnych warunkach terenowych wskazania liczników zawierać mogą poważne błędy, wynikające ze ślizgania się kół.

W takim wypadku odczyty licznika dodatkowo sprawdzamy za pomocą czasu, biorąc za podstawę szybkość z jaką w danym terenie i na jakim odcinku się posuwamy np. mamy wykonać marsz z punktu C do punktu D. Rys. 2. Na osi naszego marszu widzimy charakterystyczne przedmioty terenowe, których niezauważenie — nawet w nocy — jest prawie niemożliwe. Punkt orientacyjny Nr 1 — ostry zakręt drogi; Nr 2 — jar; Nr 3 — most; Nr 4 — skrzyżowanie toru kolejowego z drogą. Odległości pomiędzy tymi punktami orientacyjnymi i ukształtowanie terenu znamy z mapy. Widzimy że od ostrego zakrętu drogi (punkt orientacyjny Nr 1) do jaru (punkt orientacyjny Nr 2) odległość wynosi 4 km. Przed wejściem do jaru spadek drogi jest dość znaczny, a po przejściu jaru droga wznosi się.

W czasie przemarszu z punktu orientacyjnego Nr 2 do Nr 3 wiemy, że mamy do niego 4,8 km, szybkość zaś marszu wynosi 12 km/godz, a więc na moście winniśmy być w 24 minuty po przejściu przez jar. Przejście mostu w tym czasie upewni nas, że jesteśmy na właściwej drodze.

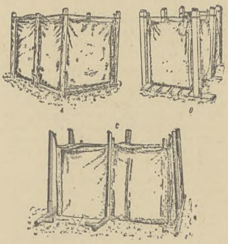
Z punktu orientacyjnego Nr 3 do Nr 4 odległość wynosi 5 km. Maszerując z tą samą szybkością winniśmy przejść skrzyżowanie toru kolejowego z drogą po upływie 25 min. lecz po 5 minutach marszu od przejścia punktu orientacyjnego Nr 3 zatrzymaliśmy się na 10 minut. Wiemy wobec tego, że maszerując z poprzednią szybkością będziemy na skrzyżowaniu w 20 min. po ponownym rozpoczęciu marszu. Porównanie z mapą daje nam w zupełności potwierdzenie, że trzymamy się właściwej marszruty.

Jak widzimy z powyższych przykładów orientowania się w terenie samochodu podczas marszu jest umiejętnością trudną i wymagającą poza dużą dozą uwagi i spostrzegawczości również znacznej wprawy. Tę zaś nabyć możemy jedynie przez stałe ćwiczenie.

Wykorzystujemy zatem nasze codzienne ćwiczenia szkoleniowe dla tego celu a niewątpliwie i tę trudną sztukę tak niezbędną każdemu żołnierzowi-kierowcy w warunkach bojowych opanujemy wzorowo.

CZY UMIESZ PRZEWOZIĆ WODĘ?

Do ważnych materiałów, w które transport samochodowy zaopatruje wojsko, należy również... woda. Jakkolwiek niejednemu naszemu czytelnikowi może to wydać się dziwnym, dowożenie wody posiada zasadnicze znaczenie dla odniesienia sukcesu bojowego. Woda jest niezbędna tak dla chłodnic broni maszynowej, silników, pojazdów mechanicznych jak i wreszcie dla samych ludzi. Nieprzyjaciel wiedząc o tym stara się utrudnić zaopatrywanie w wodę zasypując, a nawet zatruwając studnie, zanieczyszczając stawy itp.



Rys. 1

Zbiornik na 1000 litrów wody:
A — ustawiony na kółkach; B—ustawiony na drewnianych ramach;
C — ustawiony na metalowych ramach.

Rozumiejąc obecnie znaczenie wody dla walczącego wojska musimy z kolei poznać sposoby przewożenia jej na samochodach.

Do przewożenia i przechowywania wody w warunkach polowych służą specjalne zbiorniki. Zbiorniki tego rodzaju wykonane są z gumowanej, nieprzepuszczalnej tkaniny, obramowanej z brzegu sznurem. Sznur wszyty w tkaninę i oklejony taśmą gumową służy jako umocowanie dla uszu pozwalających na zaczepienie zbiornika.

Tkanina z której zbiornik jest wykonany jest od wewnątrz biała, z zewnątrz zaś szara. Dla ochrony wody od zanieczyszczenia i rozlewania się w czasie przewozu, zbiornik wyposażony jest w pokrywę przymocowywaną doń za pomocą szerokich taśm brezentowych.

Zbiorniki posiadają znormalizowane wymiary. I tak wojsko może być wyposażone w zbiorniki o pojemności:

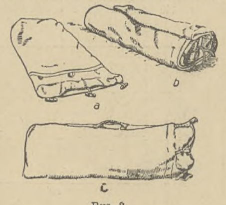
6000 l. (przewożone koleją lub do stałego użytku),
1000 l. (przewożone koleją lub do stałego użytku),
100 l. (worek-beczka)
1200 l. (zbiornik cysterna).

W warunkach polowych zdarzyć się może nieraz, że kierowca sam będzie musiał rozstawić i złożyć zbiornik z niezbędną dla chłodnic naszych samochodów wodą. (Rys. 1; 2). Obecnie zostawmy już zbiorniki a zajmijmy się ich specjalnym rodzajem, zbiornikami-cysternami właściwie służącymi do przewożenia wody, z którymi niewątpliwie najczęściej przyjdzie nam się stykać.

Tego rodzaju cysterna wodna stanowi zamknięty zbiornik z gumowanej, nieprzemakalnej tkaniny. W górnej jej części znajduje się szyjka o średnicy 60 cm wykonana również z gumowanej, lecz bardziej miękkiej tkaniny. Szyjka służy do napełniania cysterny wodą. Do pobierania wody z cysterny, na jednej z bocznych powierzchni cysterny, znajduje się 6 węży średnicy 25 mm i długości 60 cm, zakończonych ebonitowymi kurkami lub 6 kurków z odejmowanymi wężami średnicy 22 mm i dług. 60 cm.

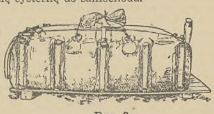
Na przeciwległej powierzchni bocznej zbiornika znajduje się jeden wąż średnicy 62 mm i długości 65 cm z ebonitowym kranem lub korek, kran ten służy do pobierania wody oraz do szybkiego opróżnienia cysterny.

Celem zapobieżenia rozbujaniu się wody w cysternie podczas transportu, wewnątrz cysterny znajdują się przegródki wykonane z tego samego materiału co i cysterna. Przegródki te nie sięgają ani do wierzchu, ani do dna cysterny. Stateczność i sztywność zbiornika-cysterny napełnionego wodą zapewnia 14 drewnianych słupków, które wstawia się w kieszenie na bocznych ściankach. Na górnej krawędzi cysterny znajduje się 10 pętli z metalowymi kółkami do linek, którymi mocuje się cysternę do samochodu.



Rys. 2

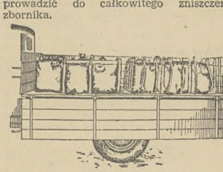
Opakowanie zbiornika na 1000 litrów wody: a — pokrowiec do opakowania; b — zbiornik przygotowany do zapakowania; c — zbiornik zapakowany.



Rys. 3

Ogólny widok zbiornika cysterny.

Przed ustawieniem cysterny na samochodzie pamiętać należy zawsze o dokładnym wyczyszczeniu skrzyni ładunkowej ze śmieci i kurzu. Winniśmy również sprawdzić, czy w podłodze nie ma wystających drzazg, gwoździ itp. które mogłyby uszkodzić materiał, z którego wykonany jest zbiornik cysterna. Zbiornik-cysternę należy chronić także przed benzyną, naftą, smarami itp. co mogło by z kolei doprowadzić do całkowitego zniszczenia zbornika.



Rys. 4

Zbiornik-cysterna na 3-tonowym samochodzie.

Na 1,5 tonowym samochodzie można ustawić jedną cysternę, przy czym ustawia się ją wzdłuż samochodu tak, aby 6 kranów z wężami znajdowało się przy tylnej ścianie samochodu. Na 3-tonowym samochodzie można ustawić dwa zbiorniki, przy czym dla wygody pobierania wody z cystern ustawia się je w ten sposób, aby krany były rozmieszczone z obu stron samochodu. W czasie transportów węże z kranami zagina się i przymocowuje do górnej powierzchni cysterny.

Napełnianie i opróżnianie cysterny

Przed napełnianiem zbiornika-cysterny wodą należy sprawdzić, czy nie ma dziur i innych uszkodzeń tkaniny. Cysternę napełnia się wodą przez szyjkę za pomocą dowolnej pompy. Należy uważać, aby przy napełnianiu cysterny, woda nie uderzała stale w to samo miejsce. Opróżnia się cysternę przez krany, przy czym szyjka musi być otwarta.

A. Żymirski



Czy twój samochód jest sprawny technicznie?

Na pytanie tak sformułowane z 10-ciu zapytanych kierowców przeciętnie dziewięciu odpowiada: oczywiście, w całkowitym porządku! Z miny i sposobu odpowiedzi można wnioskować, że nawet są oni o tym całkowicie przeświadczeni, a na poddanie wątpliwości ich odpowiedzi, mówią: jakto przecież mój wóz jeździ i to jak dobrze. Dopiero po chwili 2 lub 3 z dziesięciu doda: „No może jakiś drobiazg jest niebardzo, ale to naprawdę głupstwo".

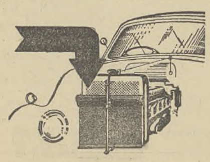
Otóż, „to drobiazg" w stanie technicznym wozu nie może być drobiazgiem ani głupstwem, bo jest najczęściej przyczyną poważnych braków technicznych i powodem nie tylko zagrożenia życia kierowcy, ale i innych użytkowników dróg i chodników.

O tym, że właśnie tak jest, a nie inaczej mówią dokładnie raporty lotnych kontroli drogowych, które na 100 zatrzymanych pojazdów stwierdziły stan całkowicie zadawalający przeciętnie w 20 — 25 wozach. Reszta uległa opisaniu za, nieraz naprawdę, podstawowe braki, lub też za usterki będące w swym stadium początkowym, błędami do usunięcia w ciągu dosłownie kilkunastu minut przy odrobinie dobrej woli, chęci poszanowania sprzętu państwowego, oraz zrozumieniu elementarnych i podstawowych zasad bezpieczeństwa jazdy.

Stwierdzono równocześnie, że znaczna część zatrzymanych kierowców nie orientowała się należycie w następstwach zauważonych podczas kontroli braków.

Dlatego też, w pełni kalendarzowej zimy kiedy szczególny nacisk musimy położyć na stan techniczny pojazdu, omówmy parę stale powstających niedomagań w układzie kierowniczym, w instalacji hamulcowej i oświetleniowej.

Układ kierowniczy ma umożliwić prowadzenie samochodu po obranej drodze. Od

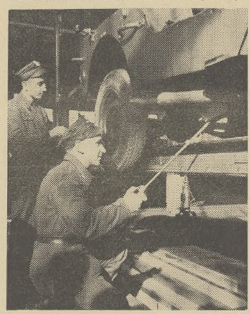


Kierowco UWAGA! Pamiętaj, że sprawność samochodu zależy w dużej mierze od właściwego zabezpieczenia przed zimowym chłodem układu chłodzenia.

jego bezbłędnego działania zależy nie tylko zdolność bezpiecznego wyprzedzania lub wymijania innych pojazdów, przebywania zakrętów, utrzymywania wozu na śliskiej, oblodzonej nawierzni, ale także wyminięcia, nagle pojawiającego się przed samochodem dziecka, czy rowerzysty. Krótko mówiąc, od stanu układu kierowniczego zależy nie tylko nasze ale i cudze życie nie mówiąc już o majątku jakim jest sprzęt motorowy.

Z biegiem czasu w całym układzie, tak jak w każdym mechanizmie, zaczyna pojawiać się luz na skutek zużywania się współpracujących części. Luz ten sprawdzany na jednym przegubie kulistym drążków kierowniczych wygląda nieznacznie, ale wszystkie luzy w układzie kierowniczym dają dość duży ruch jałowy koła kierownicy. I wtedy już samochód zaczyna „pływać" po mokrej lub śliskiej jezdni, przednie koła dostają często groźnych wibracji, ogumienie przodu zaczyna się dość szybko zużywać. Najlepszym dowodem nadmiernego luzu jest reagowanie samochodu na nawet niespecjalnie silny boczny wiatr, niewielkie nierówności nawierzchni, reagowanie, które daje w rezultacie tor jazdy przypominający ruchy węża. Dlatego też, w żadnym wypadku luz czyli jałowy ruch koła kierownicy, nie może przekroczyć 40 m/m na obwodzie tegoż koła.

Drugim słabym punktem podczas lotnych kontroli są hamulce. Otóż trzeba sobie powiedzieć jasno, że hamulce nie są po to tylko, by mogły w razie krańcowej konieczności zatrzymać samochód i chronić przed katastrofą. Hamulce muszą działać wydajnie i równomiernie nawet przy lekkim naciśnięciu pedału, celem zmniejszenia szybkości wozu. Jeżeli tolerować będziemy



Utrzymanie samochodu w takim stanie, aby w każdej chwili był gotowy do jazdy jest obowiązkiem każdego kierowcy. Kpr. Zielak i szer. Badycki są wzorowymi kierowcami. Ich wóz jest zawsze sprawny technicznie. Na zdjęciu widzimy ich zajętych pracą przy konserwacji wozu.

nieszczelne cylinderki hamulcowe lub przerwane uszczelnienie tylnych półosi i skapywanie oleju do bębnów, to nie możemy oczekiwać wydajnego i równomiernego hamowania. Rezultatem tego staje się często blokowanie jednego z kół, podczas gdy inne ledwo hamują. Wywołuje to niebezpieczne ściąganie w bok, zarzucanie na śliskiej nawierzchni, nadmierne ścieranie opon wraz z równoczesnym, katastrofalnym nieraz przedłużeniem drogi hamowania.

Brak częstego doglądania stanu ilościowego płynu hamulcowego w pompie lub zbiorniku, świadczy o karygodnym niedbalstwie kierowcy, który ryzykuje swoje i cudze życie, gdyż moment całkowitego odmówienia działania hamulców w momencie najpotrzebniejszym, nie jest sygnałem do dolania płynu ale sygnałem do przykładowego i bezkompromisowego ukarania kierowcy. Należy tu jeszcze podkreślić, że ogólnie przyjęty zwyczaj traktowania hamulca ręcznego gorzej niż po macoszemu przyniósł w rezultacie słuszne zawiedzenie ostatnich nadziei na zahamowanie w nagłej potrzebie, niejednemu niedbałemu kierowcy. Chyba dla wszystkich jest zrozumiałe, że hamulec ręczny nie jest tak wydajny jak nożny i właśnie dlatego należy konserwować go nie mniej starannie aby mógł on być hamulcem bezpieczeństwa w nagłym wypadku gdy nożny zawiedzie. Inaczej słaba wydajność hamulca ręcznego zamieni się w brak jakiejkolwiek wydajności.

Trzecim, powtarzającym się w większości wozów, niedomaganiem jest instalacja elektryczna. Światła szosowe i do mijania są jakgdyby mostem po którym w nocy możemy szybko i bezpiecznie jechać. Jeżeli most ten będzie za wąski lub za krótki w stosunku do naszej szybkości to współczynnik bezpieczeństwa jazdy zmaleje bardzo i o wypadek wtedy nie będzie trudno. Jeżeli stan instalacji będzie niedbały to może nagle w momencie naprawdę ciężkim przed naszym wozem zapanować nieprzenikniona ciemność. Pamiętamy więc, że wszystkie urządzenia elektryczne, jak lampy, kierunkowskazy, wycieraczki, sygnały, światło stop itd. muszą być w bezbłędnym stanie, gdyż w chwili krytycznej od każdego z tych urządzeń może zależyć bezpieczeństwo jadących lub innych użytkowników drogi.

Żadne połączenia nie mogą być prowizoryczne, nieizolowane lub wykonane nieodpowiednimi przewodnikami. Bezpieczniki nie mogą być regenerowane drutem grubości szpilki, bo przestają być bezpiecznikami, żarówki muszą znajdować się w ogniskach odblasków, bo inaczej reflektory nie spełniają swego zadania itd. itd.

Stałe baczenie na powyżej podane punkty, natychmiastowe usuwanie niedomagań w ich początkowym stanie, regularna i racjonalna konserwacja wozu oraz pogłębianie swych wiadomości fachowych teoretycznych i praktycznych są gwarancją podniesienia poziomu technicznego pojazdów i równoczesnego zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

SZYBKOŚĆ REAGOWANIA NA PRZESZKODY

Są zawody, w których od bystrości i przytomności umysłu wykonywującego je człowieka zależy bezcenne życie ludzkie i kosztowny sprzęt. Takim zawodem jest również trudny i odpowiedzialny zawód kierowcy samochodowego. Jeżeli bowiem od wzorowego stanu technicznego pojazdu zależeć będzie często bezpieczeństwo jazdy, jeżeli przyjmiemy, że prowadzący pojazd jest w pełni wykwalifikowanym kierowcą i posiada prawo jazdy I kat., to jeszcze zaistnieć może (w czasie prowadzenia samochodu) taki zbieg okoliczności, w którym jedynym ratunkiem będzie przytomność umysłu kierowcy, tj. szybkość z jaką zareaguje, aby uniknąć niebezpieczeństwa.

W efekcie w zależności od szybkości reagowania kierowcy zmieni się tor jazdy lub droga hamowania. Doświadczenia wykazały, że prowadzący samochód traci przeciętnie ½ sek. na to, aby od momentu zauważenia przeszkody nacisnąć na pedał lub dokonać skrętu kierownicą. Te ½ sekundy (zwane niesłusznie przez wielu kierowców „sekundą strachu") rozciąga się w rzeczywistości u początkującego kierowcy do 1 lub 1½ sek. Natomiast u kierowców, których ruchy i praca są w pełni zautomatyzowane, u sportowców i zawodników, szybkość reagowania spada poniżej ½ sek.

Ma to ogromne znaczenie zwłaszcza, gdy pojazd porusza się z dużą szybkością. Opóźnione bowiem o ½ sek. hamowanie zwiększa drogę hamowania przy zbliżeniu się do przeszkody z szybkością 200 km/godz., o 28 m., przy szybkości 70 km/godz. o 10 m. przy 12 km/godz. o 1 2/3m, a dla pieszych o 5/6 m. (rys środkowy).

Również znaczny wpływ na przedłużenie drogi hamowania posiada ciężar (masa) pojazdu. Ta sama strata czasu na wykonanie koniecznych ruchów spowoduje przy zatrzymywaniu samochodów ciężarowych dłuższą drogę hamowania, niż w wozach osobowych.

Mistrzowskie prowadzenie samochodu wymaga więc od kierowców nie tylko podstawowych wiadomości i umiejętności zawodowych, ale przyswojenia sobie w znacznym stopniu specjalnych cech, które decydują o wysokich kwalifikacjach każdego kierowcy.



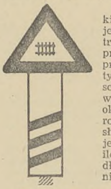
Wymieniamy doświadczenia

Omawiałem w poprzednim numerze naszego pisma parę wypadków ‚spowodowanych lekceważeniem znaków drogowych. Trzeba by tu jeszcze dodać, że nie zaleca się również zbyt bezkrytycznego podejścia do zezwoleń udzielanych nam przez te znaki. Mam tu na myśli przede wszystkim przejazdy kolejowe.



Jeśli zobaczymy w trójkącie lokomotywę — rozglądamy się bacznie na przejeździe, jeżeli płotek, wiemy już, że przejazd jest strzeżony i sądzimy niesłusznie, że rozglądanie się jest niepotrzebne. Trzeba jednak mieć na uwadze, że w pojedynku parowóz — samochód zwycięzcą bywa przeważnie ten pierwszy, a zbytek ostrożności nikomu nie zaszkodził. Sprawdźmy więc, czy pociąg nie nadchodzi może się bowiem zdarzyć, że szlaban z jakiegoś powodu nie został na czas opuszczony. Słaba to zresztą pociecha, jeśli leżąc w szpitalu dowiecie się, że wypadek miał miejsce z winy np. dróżnika a nie Waszej.

Przed samym przejazdem kolejowym umieszczone są także znaki informujące nas przez ile torów będziemy przejeżdżać. Jeżeli skrzyżowane są dwa ramiona, przejeżdżamy przez jeden tor, jeśli cztery, lub więcej ramion, przejeżdżamy przez dwa lub więcej torów.



Mylnie sądzi wielu kierowców, że znak ten jest kompletnie niepotrzebny. Co za różnica, przez ile torów ma się przejeżdżać? Ważne jest tylko to, że w tym miejscu jest przejazd kolejowy. Na pierwszy rzut oka mogło by się to rozumowanie wydawać słuszne, a jednak tak nie jest. Przecież od tego, ile jest torów zależy, jak długo będziemy przez nie przejeżdżać.

Jeśli są dwa tory, to wiemy już, że mimo, iż w tej chwili przejechał pociąg, z drugiej strony może nadjechać inny. Wreszcie troska o własne resory każe nam również zwrócić baczną uwagę na ten znak.

Jeśli tory znajdują się w tym miejscu na zakręcie, ze względu na siłę odśrodkową szyny umieszczone na zewnętrznej stronie łuku znajdują się wyżej niż wewnętrzne. Tak więc przy dwóch torach wjedziemy kolejno na szynę położoną niżej, potem na drugą leżącą wyżej, by następnie znaleźć się znów na niższej szynie, tym razem należącej do drugiego toru i wreszcie na ostatniej znowu leżącej wyżej. Jak widać wstrząsów jest przy tym sporo i o złamanie resorów łatwo. Jeśli nic się nam nie stało to tylko dzięki ostrzeżeniu przez pogardzany przedtem znak.

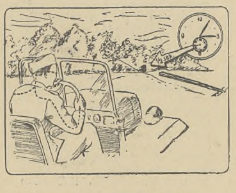
Jeżeli jedziemy w kolumnie, lub choćby za drugim pojazdem, który przejechał przez przejazd bez zatrzymania się, sprawdźmy mimo to, czy pociąg nie nadjeżdża: nasi poprzednicy mogli zdążyć przejechać, a my jadąc spokojnie i beztrosko za nimi wpadniemy prosto pod pociąg.

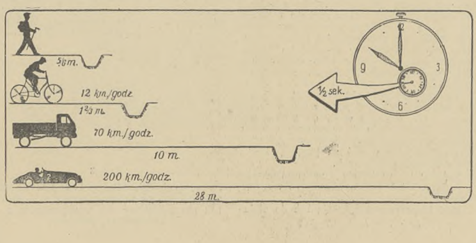
Tych kilka przykładów powinno wszystkich przekonać, że w żadnym przypadku nie wolno ignorować znaków drogowych; zostały one ustawione dla naszego bezpieczeństwa i wygody.

Pozostałaby jeszcze jedna sprawa do omówienia: wiele wypadków spowodowanych jest również przez lekceważenie „mniej ważnych" przepisów drogowych, lub nie przestrzeganie ich ze względu na pośpiech, czy wygodę, ale o tym napiszę już w następnym numerze.

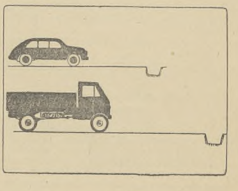
Wł. Stempniewicz

Po zauważeniu przeszkody tracisz ½ sek. na wykonanie ruchu.

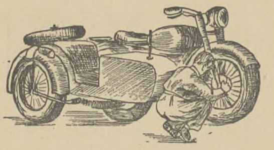




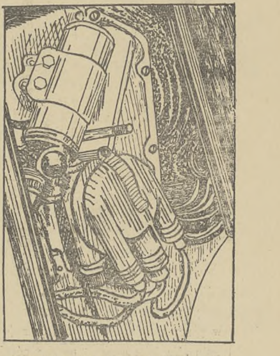
Większa masa pojazdu to dłuższa droga hamowania.



Kpt. M. Junak



OBSŁUGA •M-72•



Aparat i cewka zapłonowa KM-01 silnika M-72.

Okres szkoleniowy trwa w pełni. Na najwspanialszym sprzęcie jakim jest sprzęt produkcji radzieckiej, poznajemy tajniki techniki samochodowej i motocyklowej. Uczymy się usuwania niedomagań, zaznajamiamy się ze wszystkimi elementami silnika czy też instalacji elektrycznej. Poniżej redakcja „ZK" zamieszcza artykuł, który pozwoli Wam poznać działanie układu zapłonowego motocykla M-72.

W motocyklu M-72 stosuje się cewkę zapłonową typu KM-01 lub IG-4085. Cewka zapłonowa KM-01 została umieszczona pod pokrywą przedniej części silnika. Natomiast cewka IG-4085 ze względu na swoje wymiary przymocowana jest w górnej części silnika na specjalnym wsporniku. W celu dokładnego poznania układu zapłonowego motocykla M-72, omówimy poszczególne elementy i zasady ich działania.

Pierwszym z nich to rozdzielacz typu PM-05. Składa się on z kopułki rozdzielacza, palca rozdzielacza i przerywacza. Kopułka rozdzielcza posiada trzy gniazda do przewodów zapłonowych. Do gniazda środkowego podłączony jest przewód wysokiego napięcia prowadzący z cewki zapłonowej do rozdzielacza, natomiast w dwa boczne podłączone są przewody zapłonowe świec.

Palec rozdzielacza posiada środkowy styk w postaci metalowego kołpaczka ze sprężyną i boczną płytką stykową. Palec jest przymocowany na końcu wałka rozdzielczego za pomocą gwintowanej nasady. W ten spasób prąd wysokiego napięcia płynie z cewki przez środkowy przewód wysokiego napięcia na styk środkowy płytki rozdzielczej, skąd przez boczną płytkę stykową kolejno na poszczególne boczne styki węglowe kopułki, a następnie na świece.

Specjalną uwagę zwrócić należy na przerwę między stykami przerywacza; winna ona wynosić nie więcej jak 0,4 — 0,5 mm przy pełnym ich rozwarciu. Dla regulacji odstępu styków należy zluźnić śrubę mocującą podstawę kowadełka i przesunąć je w dowolną stronę przy pomocy śruby mimośrodowej, poczym śrubę mocującą zakręcić. Po dokonaniu regulacji należy ponownie sprawdzić przerwę między stykami.

Na tarczy przerywacza umocowany jest uchwyt, do którego za pomocą sprężynki doczepiono filc smarujący garby wałka rozdzielczego. Filc ten należy nasycać olejem według wskazówek instrukcji smarowania. Palec rozdzielający prąd wysokiego napięcia zdejmujemy lub zakładamy na wałek rozdzielacza w ten sposób, że śruba płytki musi znajdować się na przeciw wycięcia w korpusie rozdzielacza. Płytkę rozdzielacza nasuwamy na koniec wałka rozdzielacza możliwie jak najgłębiej uważając jednakże by nie zawadzała o młoteczek z przerywacza.

Przed założeniem kopułki rozdzielacza należy sprawdzić styki węglowe, czy styk sprężysty płytki rozdzielczej jest właściwie założony oraz czy uszczelka kopułki nie jest zużyta.

Do silnika M-72 stosujemy zawsze świece typu A-11/11 o wartości cieplnej 145. Przerwa między elektrodami świec winna wynosić nie więcej jak 0,5 do 0,6 mm. Regulację przerwy między elektrodami dokonujemy przez przyginanie elektrody bocznej,

Poniżej podajemy główne zasady właściwej konserwacji instalacji zapłonowej M-72, których przestrzeganie pozwoli nam na uniknięcie wielu przykrych niespodzianek podczas jazdy.

Po przejechaniu każdych 5 tys. km. należy obowiązkowo:

1) sprawdzić umocowanie przewodów na zaciskach,

2) sprawdzić stan styków przerywacza i w razie potrzeby oczyścić, przemyć benzyną i wyregulować odstęp,

3) sprawdzić stan świec i w razie potrzeby przeczyścić je i wyregulować odstęp elektrod.

Niedomagania w pracy silnika lub niemożliwość jego uruchomienia spowodowane być mogą następującymi wadami w instalacji elektrycznej.

1) zanieczyszczenie styków przerywacza olejem. W tym przypadku należy je przemyć benzyną i usunąć przyczynę przenikania oleju na styki,

2) zacinanie się młoteczka przerywacza,

3) nadpalenie styków przerywacza,

4) spięcie w kondensatorze (przebicie),

5) zaolejenie świec (nagar na elektrodach),

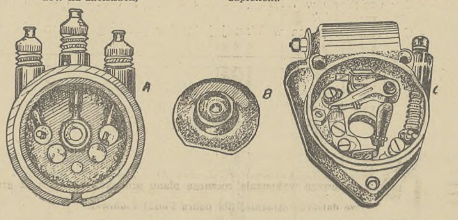
6) pęknięcie izolatora świecy,

7) przepalenie uźwojeń cewki zapłonowej,

8) wyładowanie akumulatora,

9) przerwa w instalacji elektrycznej.

Przerwy w pracy silnika mogą być także wywołane przez opóźniony zapłon lub na skutek zacinania się linki regulującej zapłonem.



Aparat zapłonowy silnika M-72. A — pokrywa rozdzielacza. B — krążek rozdzielający. C — obudowa aparatu zapłonowego z elementami przerywacza.

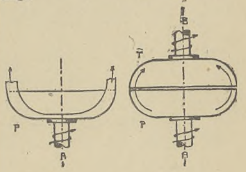
SPRZĘGŁO HYDRAULICZNE

Stała dążność do jak najbardziej elastycznego i miękkiego ruchu samochodów osobowych, szczególnie w momencie ruszania z miejsca i zmiany biegów, doprowadziła do szybkiego rozwoju sprzęgieł hydraulicznych.

Słyszeliśmy już o nich dawno, przyjrzyjmy się im teraz z bliska i poznajmy zasadę ich działania.

Jeżeli więc miskę P napełnioną w połowie płynem zaczniemy obracać naokoło jej osi A, to zrozumiałe, że w rezultacie działanie siły odśrodkowej, płyn przy przekroczeniu pewnych obrotów wystąpi z miski tak jak to pokazuje rysunek 1. Jeżeli jednak miskę P nakryjemy drugą miską T, umieszczoną na osi B, zachowując między miskami bardzo małą szczelinę, to płyn wpadnie do miski T i skieruje się wskutek siły bezwładności (energia kinetyczna) do środka miski tak, jak to pokazuje rysunek 2. Stan tej wędrówki płynu trwać będzie tak długo jak długo miska P będzie utrzymywana.

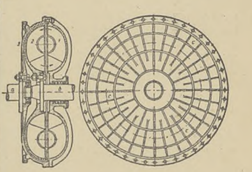
Jeżeli teraz obie miski podzielimy na małe komórki przy pomocy promieniowych przegródek (patrz rys. 3) to w momencie gdy miska P zacznie się obracać, to również w zgodnym kierunku rozpocznie obroty miska T. Z początku pomału, potem coraz szybciej tak, że przy maksimalnych obrotach osiągną obie teoretycznie tą samą szybkość. W praktyce miska T „spóźniać się" będzie parę obrotów w rezultacie poślizgu.



rys. 1 rys. 2.

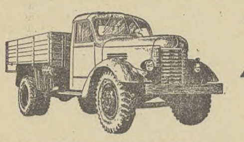
Widzimy więc jasno, że urządzenie to, obudowane w specjalny zamknięty pancerz i umieszczone na miejscu sprzęgła, gwarantuje całkowicie miękkie ruszanie i ze względu na powolne nabieranie obrotów i nieposiadanie jakiegokolwiek sztywnego mechanicznego połączenia części napędzającej z napędzaną.

Lewa strona rysunku 3-go pokazuje w przekroju poprzecznym stosowane obecnie w wielu konstrukcjach sprzęgło hydrauliczne.



rys. 3

Prowadzenie samochodu wyposażonego w tego rodzaju urządzenie połączone ponadto automatem zmiany momentu obrotowego i automatyczną skrzynię biegów, jest nadzwyczaj proste i ogranicza się do korzystania z pedału gazu i hamulca, oraz dźwigni pod kierownicą włączającej jazdę w przód, w tył i blokującej koła celem zabezpieczenia i unieruchomienia wozu. Wiele samochodów posiada 2 położenia dźwigni jazdy w przód, jedno to jazda normalna, a drugie to poruszanie się w ciężkim górzystym terenie.



ZMIANY KONSTRUKCYJNE SAMOCHODU ZIS 150

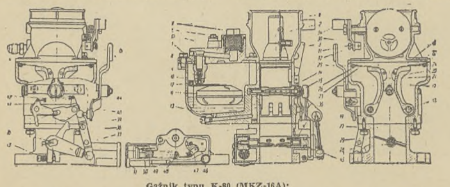
Doskonale zdajemy sobie sprawę, że cenny sprzęt samochodowy, który otrzymujemy ze Związku Radzieckiego wymaga odpowiedniej troski o jego stan techniczny. Sprawność techniczna pojazdu zależy bowiem od należytego ustosunkowania się nas samych do powierzonego nam sprzętu. Wykonywując odpowiednio czynności obsługi technicznej przyczyniamy się do przedłużenia okresu żywotności samochodu a więc przedłużamy okres jego eksploatacji. Do wspaniałych samochodów produkcji radzieckiej marki Zis-150 Zakłady im. Stalina wprowadziły szereg zmian konstrukcyjnych podnoszących wydatnie wartość techniczną tego samochodu.

Samochód Zis-150 został ulepszony. Z tymi właśnie zmianami konstrukcyjnymi chciałbym zapoznać wszystkich kierowców WP bowiem bliższe poznanie się z niżej podanymi zmianami konstrukcyjnymi pomoże i ułatwi prawidłową obsługę pojazdu. Górne pierścienie uszczelniające silnik Zis-150 (po jednym w każdym tłoku) pokryte zostały porowatą warstwą chromu, w celu zwiększenia czasokresu pracy pierścieni i gładzi cylindra. Silnik został zaopatrzony w nowy gaźnik typu K-80. Zwracam uwagę, że gaźnik K-80 różni się co do zasady działania i konstrukcji od wszystkich stosowanych dotychczas gaźników. Gaźnik K-80 nie posiada układu dla biegu jałowego, nie posiada również oszczędzacza i pompki przyśpieszeniowej. Prawidłowy skład mieszanki paliwowej dla różnych warunków pracy silnika osiąga się pracą ruchomych skrzydeł gardzieli gaźnika, regulujących w zależności od potrzeby wielkości podciśnienia wokół otworów rozpylacza. Łącznie z nowym gaźnikiem wprowadzono inny kolektor ssący i wydechowy, a także nowy filtr powietrza. W filtrze dokładnego oczyszczania oleju zastosowano wkład ASFO-1 zwiększonego wymiaru, zamiast wkładu małego ASFO-3 stosowanego dotychczas. Nowy wkład filtra dokładnej filtracji jest wyższy od starego i nie może być starym zastąpiony.

W kole zamachowym silnika od strony wału korbowego przewiercony został kanał, w którym wkręcono smarowniczkę do smarowania łożyska wału sprzęgłowego. Przed smarowaniem należy zdjąć dolną pokrywę obudowy sprzęgła, obrócić wał korbowy tak, aby smarowniczka znalazła się w dolnym położeniu, poczym należy przystąpić do smarowania silnika. W piastach przednich i tylnych kół zostały usunięte smarowniczki do smarowania łożysk piast. Aby nasmarować łożyska należy bezwzględnie zdjąć po kolei wszystkie piasty, oczyścić je ze starego smaru a następnie nasmarować dostateczną ilością nowego smaru, czynności te należy dokonać po przejechaniu przez pojazd 5 — 7 tys. km.

Z przodu chłodnicy samochodu umieszczono ramkę z przegubowo umocowanymi w niej skrzydełkami żaluzji. Otwieranie żaluzji dokonuje się z miejsca kierowcy przy pomocy dźwigni i cięgła. Uchwyt do uruchomienia żaluzji umieszczony jest na tablicy rozdzielczej kierowcy nad gałką przepustnicy mieszanki gaźnika z napisem „gaz". W celu otwarcia żaluzji należy uchwyt wyciągnąć, dla zamknięcia należy wcisnąć go spowrotem. Dla ustalenia położeń uchwytu znajdują się na cięgle wycięcia które odpowiadają różnym stopniom otwarcia żaluzji. Położenie żaluzji w czasie jazdy reguluje się w zależności od temp. wody chłodzącej silnik, temperatury otaczającego powietrza, szybkości jazdy i warunków pracy silnika. Przy uruchamianiu chłodnego silnika żaluzja chłodnicy powinna być zamknięta.

Jak widzimy wszystkie podane wyżej zmiany konstrukcyjne wprowadzane u samochodu Zis-150 świadczą o tym, że prace nad wprowadzeniem udoskonaleń w dziedzinie samochodowej ZSRR prowadzone są stale i śmiało.



Gaźnik typu K-80 (MKZ-16A):

1 — wlot powietrza, 2 — przepustnica powietrza, 3 — zaworek powietrzny, 4 — łącznik przewodu paliwa, 5 — filtr siatkowy, 6 — korek filtru, 7, 8, 9 — części składowe zaworu komory pływakowej, 10 — kadłub gaźnika, 11 — pływak, 12 — oś pływaka, 13 — dysza paliwowa główna, 14 — rozpylacz, 15 — wkręt ustalający rozpylacza, 16 — skrzydło prawe, 17 — skrzydło lewe, 18 i 19 — osie skrzydeł, 20 i 21 — opory skrzydeł, 22 i 23 — zasłonki, 24 i 25 — osie zasłonek, 26 — sprężyna zasłonki, 27 — część dolna gaźnika, 28 — oś przepustnicy, 29 — przepustnica mieszanki, 30 — dźwignia przepustnicy mieszanki, 31 — zaczep cięgła, 32 — wkręt mocujący cięgło w zaczepie, 33 — wspornik, 34 — ramię dźwigni przepustnicy mieszanki, — 35 dźwignia, 36 — cięgło, 37 — ramię przepustnicy mieszanki, 38 — nasadka osi przepustnicy, 39 — dźwignia skrzydeł gardzieli, 40 i 41 — dźwignia skrzydeł, 42, sprężyna ściągająca, 43 — śruba regulacyjna przepustnicy mieszanki, 45 — kołek, 46 — wahacz, 47 — ramię regulatora, 48 — sprężyna, 49 — śruba, 50 — nakrętka regulatora, 51 — pokrywka regulatora.

Za KIEROWNICĄ

ANKIETA

Koledzy! Rozpoczęliśmy nowy 1952 rok. Stoi przed nami doniosły okres żołnierskiej służby — okres intensywnego szkolenia w garnizonach. W pracy Waszej wziąść musi jeszcze większy niż dotychczas udział redakcja „Za Kierownicą". Zadaniem, które postawiliśmy przed sobą w nowym roku jest jeszcze lepiej dopomóc Wam w pracy szkoleniowej i codziennej służbie.

Pismo „Za Kierownicą" musi stać się codziennym Waszym towarzyszem i pomocnikiem — trybuną wymiany doświadczeń i osiągnięć służby samochodowej. Cel ten osiągnąć możemy jedynie wspólnymi siłami. Wasze rady wskazówki, krytyka i pomysły staną się wytycznymi w pracy naszej redakcji w 1952 r.

Drogą do uczynienia z „Za Kierownicą" bliskiego i niezbędnego każdemu żołnierzowi służby samochodowej pomocnika i doradcy jest Wasz udział w noworocznej ankiecie „ZK".

Weźcie w niej masowy udział dokumentując tym jeszcze raz Wasz wkład w walkę o podniesienie szkolenia naszej służby na wyższy poziom.



Plut. Tumka Krzysztof interesuje się zawsze czasopismami radzieckimi. Poruszają one w formie nadzwyczaj przystępnej wszelkie zagadnienia techniczne, zaznajamiają czytelników z osiągnięciami Kraju Rad w walce o pokój.

1 W ankiecie brać mogą udział wszyscy Czytelnicy naszego pisma, odpowiadając na postawione obok pytania.

2 Odpowiedzi napisane czytelnie nie powinny przekraczać czterech stron maszynopisu.

3 Odpowiedź winna być zaopatrzona godłem, a nazwisko, stopień i adres uczestnika ankiety musi znajdować się oddzielnie w zaklejonej kopercie.

4 Termin nadsyłania odpowiedzi upływa z dniem 1 marca 1952 roku. Adres Redakcji: Warszawa, Al. Niepodległości Nr 218, pokój 013.

— Jak wykorzystałeś artykuły w „ZK" dla pomocy w szkoleniu, eksploatacji i obsłudze pojazdów mechanicznych na ćwiczeniach polowych?
— Jaki rodzaj artykułów okazał się najbardziej przydatny w szkoleniu?
— Czy należałoby wprowadzić nowe działy w piśmie?
— Jaki dział należałoby rozszerzyć?
— Co stanowi Twoją ulubioną lekturę w piśmie?
— Jakie zauważyłeś w piśmie braki i niedociągnięcia i jak, Twoim zdaniem, można je usunąć?
— Czy posiadacie w Waszej jednostce komplety (zszywki) pisma „ZK" za ub. okres i jak je wykorzystujecie?
— Czy rozdział pisma w Waszej jednostce przebiega sprawnie?

ŻOŁNIERZE — KIEROWCY — CZŁONKOWIE PARTII i ZMPOWCY, PRZODOWNICY WYSZKOLENIA — ZABEZPIECZENIE MASOWEGO UDZIAŁU W ANKIECIE WASZYM ZADANIEM.

OFICEROWIE! LICZNE UCZESTNICTWO KIEROWCÓW WASZEJ JEDNOSTKI W ODPOWIEDZI NA ANKIETĘ I OSOBISTY W NIEJ UDZIAŁ — SPRAWĄ WASZEJ AMBICJI.



Kpr. Gruszczyński Jan jest stałym czytelnikiem oraz wzorowym korespondentem „ZK". W listach do Redakcji porusza wszystkie niemal zagadnienia interesujące ogół Czytelników. Praca organizacji ZMP-owskiej, osiągnięcia kierowców w oszczędności mps i ogumienia oraz liczne artykuły techniczne — oto tematy nadsyłane nam przez kpr. Gruszczyńskiego. Na zdjęciu: dwie „kierownice". Pierwsza należy do układu kierowniczego Pobiedy, drugą zaś czyta uważnie kpr. Gruszczyński.

Naczelnym zadaniem korespondentów

WZMÓC ŁĄCZNOŚĆ Z REDAKCJA

Podczas inspekcji jesiennej przedstawiciel naszej Redakcji będąc w jednostce naszej służby, zapytał jednego z przodujących kierowców, mającego znaczne sukcesy w oszczędności mps i ogumienia, dlaczego nie dzieli się on, za pośrednictwem „ZK", uwagami o stosowanym przez siebie systemie oszczędności.

— Trudno pisać na temat — powiedział ów kierowca — który może nie zainteresować lub nie będzie odpowiadał wymaganiom Redakcji. Ja naprzykład nie miałem dotychczas pewności, czy jest celowe pisanie do redakcji „ZK" korespondencji na temat stosowanych przezemnie metod oszczędnościowych. Drugim ważnym powodem hamującym kontakt mój z redakcją, jest trudność w opracowywaniu korespondencji oraz wątpliwość czy stosowane przeze mnie metody oszczędności są słuszne.

W ostatnich dniach do redakcji wpłynął list szer. Gawdziaka Tomasza, który pisze m. in.:

— „Od kilku lat jestem kierowcą. Po wstąpieniu do Ludowego Wojska skierowano mnie do służby samochodowej. Swoje długoletnie doświadczenie fachowe kierowcy i mechanika chciałbym przekazać innym mniej doświadczonym, którzy przez ciągłe pogłębianie swoich wiadomości stali by się nawskroś wyszkolonymi kierowcami i mechanikami. Nie znam jednak właściwej formy, którą należałoby obrać w celu skutecznego przekazywania mych doświadczeń.

Redakcjo! Wskaż mi w jaki sposób ujmować swoje doświadczenia, poradź co zrobić ażeby kierowcy i mechanicy naszej służby wzorując się na nich podnosili ciągle poziom wyszkolenia z dziedziny techniki i eksploatacji."

Te dwa przytoczone przez nas fragmenty rozmowy przedstawiciela redakcji „ZK" z przodującym kierowcą W. P. oraz wyjątek z listu starego „praktyka", są charakterystycznym przejawem odmiennie pojętej łączności z redakcją. Kierowca — przodownik mimo osiągnięć w oszczędności mps i ogumienia nie stara się stosowanych przez siebie metod oszczędnościowych przekazać za pośrednictwem „ZK" innym kierowcom. Tłumaczy on fakt ten m. in. trudnością w opracowywaniu oraz podaje w wątpliwość metody przez siebie stosowane.

List skierowany do naszej redakcji jest zdrowym objawem szukania właściwej formy przy przekazywaniu długoletnich doświadczeń kierowcy-mechanika.

Czytelnicy „ZK". Nie zrażajcie się trudnościami wynikłymi przy opracowywaniu korespondencji, publikujcie swoje osiągnięcia które są napewno osiągnięte właściwą formą, skoro doszliście do pozytywnych wyników w oszczędności. Piszcie do nas prosto i zwykle tak, jak piszecie do swych rodzin. Zapewniamy Was, że każdy przysłany nam temat z życia Waszej jednostki lub sukcesów w oszczędności interesuje nas i będzie dokładnie opracowany przed zamieszczeniem go na łamach naszego pisma.

Nadsyłajcie do Redakcji „ZK" zapytania o interesujących Was zagadnieniach z dziedziny techniki i eksploatacji.

Pamiętajcie, że Redakcja „ZK" jest Waszym doradcą i przyjacielem w osiąganiu jak najwyższego poziomu wyszkolenia politycznego, bojowego i fachowego

Redakcja „Za Kierownicą"

PRASA FACHOWA POMOCNIKIEM ŻOŁNIERZA — KIEROWCY W PODNIESIENIU NA WYŻSZY POZIOM GOTOWOŚCI BOJOWEJ SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ W.P.



Zbiorowe czytanie dwutygodnika „Za Kierownicą" oraz szczegółowa dyskusja nad zagadnieniami politycznymi i artykułami technicznymi, przyczynia się do podniesienia świadomości politycznej oraz wyszkolenia fachowego WP. Na zdjęciu: kierowcy jednostki oficera Szylberga z zaciekawieniem czytają nowy numer dwutygodnika.

„ZA KIEROWNICĄ" Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleja Niepodległości 218, Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO Nr I 91000. Druk Wyd. MON. Nr Zam. 68 9-B-10241